



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (I)  
PART II—Section 3—Sub-section (I)

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

नं० 415]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 22, 1984/आश्विन 30, 1906

No. 415]

NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 22, 1984/ASVINA 30, 1906

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या की जाती है जिससे कि वह अलग संकलन को रूप में  
रखा जा सके

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as a  
separate compilation

रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

नई दिल्ली, 22 अक्टूबर, 1984

सं० 83/एम टी पी/सी/40

संकल्प

1. भूमिगत (मेट्रो) रेलवे, कलकत्ता को संचालन के लिए साधारण नियम, जिनका प्रयोग यात्रियों के सार्वजनिक वहन के लिए किया जाता है, बना लिए गये हैं और कलकत्ता भूमिगत (मेट्रो) रेलवे (अस्थायी उपबंध) साधारण नियम, 1984 के विभिन्न अध्यायों में समाविष्ट कर दिये गये हैं।

2. भूमिगत (मेट्रो) रेलवे प्रणाली भारत में पहली बार प्रारम्भ की जा रही है और इसकी विशेषताएं चालू लाइन रेलों से काफी भिन्न होंगी। अतः भूमिगत (मेट्रो) रेलवे कलकत्ता के लिए सामान्य नियम भारतीय रेल (चालू लाइन) के साधारण नियम, 1976 से काफी बातों में भिन्न होंगे।

3. ये नियम सरकारी राजपत्र में इनके प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

4. ये नियम यथा अपेक्षित, आशोधित संशोधित विस्तृत अथवा नये नियमों द्वारा बदले जा सकते हैं।

आदेश—आदेश दिया जाता है कि यह संकल्प, अनुलग्नकों सहित सरकार/राजपत्र में अधिसूचना के अधीन प्रकाशित किया जाये, जैसा कि कलकत्ता भूमिगत (मेट्रो) रेलवे (परिचालन और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अध्यादेश, 1984 के खंड 18 के साथ पठित भारतीय रेल अधिनियम 1890 (1890 का 9) के

खंड-47 में अपेक्षित है और यह भारतीय रेल (चालू लाइन) साधारण नियम 1976 के अधिग्रहण में है, जहाँ तक ये नियम कलकत्ता भूमिगत (मेट्रो) रेलवे से संबंधित हैं और उसकी एक प्रति निरीक्षण के लिए भूमिगत (मेट्रो) रेलवे के स्टेशनों पर रखी जाये जैसा कि कलकत्ता भूमिगत (मेट्रो) रेलवे (परिचालन और अनुरक्षण) अस्थायी उपबंध अध्यादेश, 1984 के खंड 18 के साथ पठित भारतीय रेल अधिनियम के खंड 47 उपखंड (6) में निर्दिष्ट किया गया है और संकल्प और इसके अनुलग्नकों की एक प्रति नीचे दी गयी सरकारों, प्रणालियों और अधिकारियों को सूचनार्थ संप्रेषित की जाये।

सी०के० स्वामीनाथन, सचिव यातायात रेलवे बोर्ड  
एवं भारत सरकार के पदेन सचिव

संलग्न प्रलेख

कलकत्ता भूमिगत रेल (अस्थायी उपबंध) साधारण नियम, 1984  
सचिव, संचार, रक्षा, गृह, विधि, न्याय व कम्पनी कार्य, पट्रोलियम  
नीवहन व परिवहन और पर्यटन व नागर विमानन मंत्रालय।

मुख्य सचिव, आंध्र प्रदेश, असम, बिहार, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल  
प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मणिपुर,  
मेघालय, नागालैंड, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तमिलनाडु,  
त्रिपुरा, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल की सरकारें।

मुख्य सचिव, अंडमान एवं निकोबार, अरुणाचल प्रदेश, चण्डीगढ़, दादर  
और नागर हवेली, दिल्ली, गोवा, वमन व दिव, लक्षद्वीप मिनकाय और  
अमीनबीबी, मिजोरम और पांचेबिरी के प्रशासन,

भारत के अपर मुख्य उप नियंत्रक तथा महालेखा परीक्षक (रेल्वे) एवं रेलवे सेवा परीक्षा के पदेन निदेशक।

मुख्य आयुक्त रेल संरक्षा।

आयुक्त मेट्रो रेल, कलकत्ता

आयुक्त, रेल संरक्षा, मध्य पूर्वे उत्तर पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व और पश्चिम मण्डल।

महाप्रबन्धक, मध्य, पूर्वे, उत्तर पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमा, दक्षिण, दक्षिण पूर्व, दक्षिण मध्य और पश्चिम रेल्वे।

महाप्रबन्धक, चित्तोजन रेल इंजन कारखाना, डीजल रेल इंजन कारखाना और सवारी डिब्बा कारखाना।

महाप्रबंधक, मेट्रोरेल, कलकत्ता

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, महानगर परिवहन परियोजनाएं (रेल्वे), बम्बई।

महानिदेशक, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, लखनऊ।

प्रिंसिपल, भारतीय रेल उच्च रेलपथ प्रौद्योगिकी संस्थान, पुणे, भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत इंजीनियरी, संस्थान, जमालपुर, भारतीय रेल सिगनल इंजीनियरी एवं दूर संचार संस्थान, सिकन्दराबाद और रेलवे स्टाफ कालेज, अहोदरा।

अध्यक्ष, बम्बई पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, कांठला पोर्ट ट्रस्ट रेलवे, मद्रास पोर्ट ट्रस्ट रेलवे और विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट रेलवे।

अध्यक्ष, रेलवे अभिकरण।

सचिव, भारतीय रेल सम्मेलन।

निदेशक, भारत का राष्ट्रीय अभिलेखागार।

पुस्तकालयाध्यक्ष (लाइब्रेरियन), केन्द्रीय सचिवालय पुस्तकालय, राष्ट्रीय पुस्तकालय, कलकत्ता संसद पुस्तकालय और रेलवे बोर्ड पुस्तकालय।

अधीक्षक, पुस्तकालय एवं अनुसंधान, विधि, न्याय व कम्पनी कार्य मंत्रालय।

### रेल मंत्रालय

(रेलवे बोर्ड)

सं 83/एम टी पी/सी/40

दिनांक 22 अक्टूबर, 1984

अधिसूचना

सा.का.निं. 735(उ):—केन्द्रीय सरकार, कलकत्ता भूमिगत रेल (प्रचालन और अनुरक्षण) (अस्थाई उपबंध) अध्यादेश, 1984 की धारा 18 के साथ पठित भारतीय रेल अधिनियम, 1890 (1890 का 9) की धारा 47 द्वारा प्रवृत्त शक्ति का प्रयोग करने हुए और भारतीय रेल (चालित लाइन) साधारण नियम, 1976 को, जहाँ तक उनका संबंध कलकत्ता भूमिगत (मेट्रो) रेल से है, अधिनीत करते हुए, निम्नलिखित नियम बनायी है, अर्थात् :—

अध्याय—1

प्रारम्भिक

1.1 संक्षिप्त नाम और प्रारम्भ :— (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम कलकत्ता भूमिगत रेल (अस्थाई उपबंध) साधारण नियम, 1984 है।

(2) ये राजपत्र में प्रकाशन की तारीख को प्रवृत्त होंगे।

1.2 परिभाषाएं : इन नियमों में जब तक संदर्भ में अन्यथा अपेक्षित न हो—  
क. साधारणः

(1) "पर्याप्त दूरी" से सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त दूरी अभिप्रेत है ;

(2) "प्रवेश प्रकाशन" से रेल गाड़ी पहुंचने पर स्वन नियंत्रित सिगनलों के प्रकाशन की व्यवस्था अभिप्रेत है ;

(3) "अनुमोदित विशेष अनुदेश" से आयुक्त द्वारा अनुमोदित या अधिकथित विशेष अनुदेश अभिप्रेत है ;

(4) "प्राधिकृत अधिकारी" से वह व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे भूमिगत रेल प्रशासन के साधारण या विशेष आदेश द्वारा, नाम से या उसके पद के आधार पर, अनुदेश देने या कोई अन्य कार्य करने के लिये सम्यक रूप से सशक्त किया गया है ;

(5) "प्रस्थान करने का प्राधिकार" से प्रचालन पद्धति के अधीन रेल गाड़ी के चालक मोटरमैन को अपनी रेल गाड़ी के साथ ब्लाक सेक्शन में प्रवेश करने के लिये दिया गया प्राधिकार अभिप्रेत है ;

(6) "ब्लाक सेक्शन" से विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विनिर्दिष्ट ब्लाक स्टेशनों के बीच परिचालित लाइन का वह भाग अभिप्रेत है जिस पर ब्लाक सेक्शन की दूसरी ओर के ब्लाक स्टेशन से लाइन साफ (लाइन क्लियर) मिले बिना कोई परिचालित रेलगाड़ी प्रवेश नहीं कर सकती है ;

(7) "रोधक ब्रेकिंग दूरी" से वह दूरी अभिप्रेत है जो ट्रंक, डलान, रेलगाड़ी के वजन और उसकी गति को ध्यान में रखकर, सामान्य रोधक घशाओं के अधीन रोकने के लिये किसी रेल गाड़ी द्वारा अपेक्षित हो ;

(8) "कलैंडर दिन" से अठ्ठरात्रि से अठ्ठरात्रि तक की अवधि अभिप्रेत है ;

(9) "केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण" से वह प्रणाली अभिप्रेत है जिसमें उस मार्ग पर, जिस को यह प्रणाली लागू है रेल गाड़ियों का प्रचालन, किसी दूरदर्शी अनिहित स्थान से नियंत्रित स्थिर सिगनलों द्वारा शासित होता है ;

(10) "केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रणालिक" से ब्यूटी पर तैनात वह व्यक्ति अभिप्रेत है, जो केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रणाली प्रचालन के लिये उस समय जिम्मेदार है ;

(11) "रेल सुरक्षा आयुक्त" से वह निरीक्षक अभिप्रेत है जो अध्यादेश के अधीन किन्हीं कृत्यों के पालन के लिये नियुक्त किया गया है, और इसके अन्तर्गत मुख्य रेल संस्था आयुक्त भी है ;

(12) "सक्षम भूमिगत रेल सेवक" से वह भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है जो ऐसे सौंपे गये कर्तव्यों का जिम्मा लेने और उनके पालन के लिये सम्यक रूप से अर्हिन है और जिसे नाम निविष्ट किया गया है ;

(13) "संचालक मोटरमैन" से किसी रेलगाड़ी का भारमात्रक रेल सेवक अभिप्रेत है और इसके अन्तर्गत ऐसा द्वितीय मोटरमैन या कोई अन्य रेल सेवक भी है जो संचालक मोटरमैन के कर्तव्यों का पालन कर रहा है ;

(14) "संयोजक (कनेक्शन)" से, जब उनका उपयोग परिचालित लाइन के संबंध में किया जाए तब, वे कांटे और कैबी (क्रॉसिंग) या अन्य साधन अभिप्रेत हैं जिनका उपयोग ऐसी लाइन को अन्य लाइनों से जोड़ने के लिये या उसे पार करने के लिये किया जाता

(15) "दिन और रात" से सूर्योदय से सूर्यास्त और सूर्यास्त से सूर्योदय तक की अवधि अभिप्रेत है ;

(16) "चालक मोटरमैन" से रेल गाड़ी चालक या उस समय रेल गाड़ी चलाने का भारमात्रक कोई अन्य सक्षम रेल सेवक अभिप्रेत है ;

(17) "विद्युत संचार उपकरण" से टेलीफोन अभिप्रेत है ;

(18) "सम्मुख (फेमिंग) और अनुमुख (ट्रेमिंग) कांटे" कांटों पर चलते समय गाड़ी या यान की जो दिशा होती है उसी के अनुसार कांटे सम्मुख या अनुमुख कहलाते हैं। यदि कांटों के प्रचालन से इनकी ओर

- आती हुई रेल गाड़ी अपनी लाइन से सीधे दूसरी लाइन पर लेजी जा सकती है तो वे "सम्मुख कांटे" कहलाते हैं;
- (19) "मंडीवाला" से अभिप्रेत है कोई ऐसा भूमिगत रेल सेवक जो हस्तचालित सिगनल-व्यवस्था और कांटों के प्रचालन तथा सिगनलों से अवगत है और जिसे स्टेशन मास्टर की सहायता करने के लिये तैनात किया गया है;
- (20) "स्थिर सिगनल" से अभिप्रेत है किसी नियत स्थान का वह सिगनल जो रेल गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करता है और सामान्य सिगनल-व्यवस्था प्रणाली का भाग रूप है;
- (21) "उल्लंघन चिन्ह" से वह चिन्ह अभिप्रेत है जहाँ दो लाइनों के, एक दूसरे को पार करने या मिलने के कारण, निर्धारित मानक आयाम का उल्लंघन होता है;
- (22) "गैंगमैन" से रेलपथ या उससे संबंधित काम पर नियोजित भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है;
- (23) "गैंगमैट" से रेलपथ पर या उससे संबंधित काम पर नियोजित कर्मचारियों के गैंग का भारसाधक व्यक्ति अभिप्रेत है;
- (24) "शीर्षास्तर" से रेल गाड़ियों के बीच समय-अंतराल अभिप्रेत है;
- (25) "रेलपथ या संक्रमण निरीक्षक" से रेलपथ, कांटों और सिगनलों, भूमिगत वाक्स संरचनाओं, वाह्य संरचनाओं, पुलों या उनसे संबंधित अन्य कार्य के निर्माण या अनुरक्षण के लिये जिम्मेदार निरीक्षक या सहायक निरीक्षक अभिप्रेत है;
- (26) "अन्तःपाशी (इंटरलाकिंग)" से पैनल या लीवर क्रम से प्रचालित सिगनलों, कांटों और अन्य साधनों की ऐसी व्यवस्था अभिप्रेत है जो यांत्रिक या विद्युत पाशन या दोनों द्वारा परस्पर इस प्रकार सम्बद्ध है कि सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उनका प्रचालन एक समुचित क्रम में होना चाहिए;
- (27) "लाइन साफ (लाइन क्लियर)" से किसी ब्लाक स्टेशन द्वारा पिछले ब्लाक स्टेशन से रेलगाड़ी के छूटने और पूर्वोक्त स्टेशन तक पहुँचने के लिए दी जाने वाली अनुज्ञा अभिप्रेत है;
- (28) "यातायात-इतर समय (नान ट्रेफिक अवर्न)" से रात में अंतिम यात्री रेलगाड़ी और आगामी सुबह की प्रथम यात्री रेलगाड़ी के चलने के समय के बीच की अवधि अभिप्रेत है;
- (29) "अवरोध और उसके सजातीय पदों" के अन्तर्गत किसी लाइन पर या उसका उल्लंघन करनेवाली कोई रेलगाड़ी, यान या अवरोध या ऐसी कोई स्थिति है जो रेलगाड़ियों के लिये संकटजनक है;
- (30) "यात्री रेलगाड़ी" से अभिप्रेत है ऐसी कोई रेलगाड़ी जो केवल या मुख्य रूप से यात्रियों के वहन के लिए आयोजित है;
- (31) "कांटा और ट्रेप निर्वेशक" सिगनल नहीं है किन्तु वे ऐसे साधन हैं जो कांटों पर फिट किए गए हैं और उनके साथ प्रचालित होकर कांटों के सेट होने की स्थिति बताने वाले साधन हैं;
- (32) "परिचालित लाइन (रनिंग लाइन)" से ऐसी लाइन अभिप्रेत है जिसका उपयोग स्टेशनों से और उनके बीच परिचालित रेल गाड़ियों के परिचालन के लिये किया जाता है और इसके अन्तर्गत स्टेशनों में प्रवेश करने या छोड़ने समय किसी रेलगाड़ी द्वारा प्रयुक्त संयोजन, यदि कोई हो, भी है;
- (33) "परिचालित रेलगाड़ी (रनिंग ट्रेन)" से ऐसी रेलगाड़ी अभिप्रेत है जो प्रस्थान कर चुकी है किन्तु जितनी अपनी यात्रा पूरी नहीं की है;
- (34) "शॉटिंग" से कर्षण मोटरों या किसी अन्य स्वतः चालित यान के साथ या उसके बिना, जोड़ने, अलग करने या स्थान बदलने या किसी अन्य प्रयोजन के लिये डिब्बे (कोच) या डिब्बों का संयोजन अभिप्रेत है;
- (35) "विशेष अनुदेश" से विशिष्ट मामलों या परिस्थितियों की बाबत प्राधिकृत अधिकारी द्वारा समय-समय पर जारी किए जाने वाले अनुदेश अभिप्रेत हैं;
- (36) "स्टेशन" से किसी भूमिगत रेल लाइन पर वह स्थान अभिप्रेत है जहाँ यातायात का प्रबंध किया जाता है और प्रचालन पद्धति के अधीन प्रस्थान करने का प्राधिकार दिया जा सकेगा;
- (37) "स्टेशन सीमा" से भूमिगत रेल स्टेशन का कोई ऐसा भाग अभिप्रेत है जो विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विनिर्दिष्ट स्टेशन-मास्टर के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन होगा;
- (38) "स्टेशन मास्टर" से बूटी पर तैनात ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जो उस समय स्टेशन सीमा में स्टेशन और यातायात के प्रचालन के लिये जिम्मेदार है और इसके अन्तर्गत सहायक स्टेशन मास्टर या वह व्यक्ति भी है जिसके स्वतंत्र भारसाधन में उस समय सिगनलों का प्रचालन है और जो प्रवृत्त कार्यवाहन पद्धति के अधीन रेलगाड़ियों के प्रचालन के लिये जिम्मेदार है;
- (39) "स्टेशन सेक्शन" से किसी ब्लाक स्टेशन की स्टेशन सीमाओं का वह भाग अभिप्रेत है जो सटे हुए ब्लाक सेक्शन की सीमा बनाता है;
- (40) "सहायक नियम" से वह विशेष अनुदेश अभिप्रेत है जो तत्संबन्धी साधारण नियम का सहायक है और वह किसी साधारण नियम से भिन्नवादी नहीं होगा;
- (41) "प्रचालन पद्धति" से रेल गाड़ियों के प्रचालन के लिये तत्समय अपनाई गई पद्धति अभिप्रेत है;
- (42) "ट्रैक सर्किट" से वह विद्युत परिपथ (सर्किट) अभिप्रेत है जो ट्रैक के किसी भाग पर किसी यान की उपस्थिति ज्ञात करने के लिये लगाया जाता है और ट्रैक की पटरियों सर्किट का भाग रूप है;
- (43) "यातायात नियंत्रक" से बूटी पर तैनात वह भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है जिसे वाक संचार प्रणाली उपलब्ध कराई गई है और जो भूमिगत रेल के किसी सेक्शन पर उस समय यातायात का प्रचालन विनियमित करने के लिये जिम्मेदार है;
- (44) "यातायात समय" से सुबह में प्रथम अनुसूचित रेल गाड़ी के प्रचालन का प्रस्थान समय और रात में अंतिम अनुसूचित रेल-गाड़ी का समापन-समय के बीच की अवधि अभिप्रेत है;
- (45) "रेलगाड़ी" से किसी भी छोर पर चलन कोष्ठ सहित चार गलियारेदार सवारी डिब्बों की एक या एक से अधिक इकाइयों या ट्रेलर सहित या उसके बिना स्वतः नोहित यान अभिप्रेत है जिसे ट्रैक से आसानी से उठाया नहीं जा सकता है;
- (46) "रेलगाड़ी परीक्षक" से ऐसा भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है जो रेल गाड़ियों की परीक्षा करने और यह प्रमाणित करने के लिये सम्यक रूप से अर्हित है कि वे निरालस परिचालन के लिये ठीक हैं और इसके अन्तर्गत ऐसा कोई अन्य भूमिगत रेल सेवक भी है, जो उस समय रेलगाड़ी परीक्षक की बूटी कर रहा है;
- (47) "डिस्क्रेटरी सिगनल-व्यवस्था" से वह सिगनल व्यवस्था अभिप्रेत है जिसमें सिगनल, किसी एक समय में, दो संकेतों में कोई एक प्रदर्शित करते हैं;

ख. विद्युत कार्यों को लागू: (1) "प्राधिकृत विद्युत व्यक्ति" से ऐसा व्यक्ति अभिप्रेत है जिसे विद्युत उपकरण या परिपथ पर विनिर्दिष्ट कार्य करने के लिये सम्यक रूप से प्राधिकृत किया गया है और ऐसा प्राधिकार इस प्रयोजन के लिये सशक्त भूमिगत रेल प्रशासन के किसी अधिकारी द्वारा दिया गया है;

(2) "बंध (बांड)" से परिचालित रेल में विद्युत अधिकृतता के सिद्ध कर्षण प्रत्यावर्तन द्वारा (करेंट) के लिए या सिगनल सर्किट के लिए संयोजन अभिप्रेत है;

- (3) "परिपथ (सर्किट)" से विद्युत प्रदाय के स्रोत से जुड़े कालकों और विद्युत साधन की व्यवस्था अभिप्रेत है;
- (क) "विद्युत परिपथ" से वह दशा अभिप्रेत है जब परिपथ, स्विच को खोलने से या अन्यथा अपूर्ण रह जाए, जिसके फलस्वरूप विद्युत धारा का प्रवाह न हो सके;
- (ख) "लघु परिपथ (शार्ट सर्किट)" से परिपथ में वह दोषपूर्ण दशा अभिप्रेत है जो विद्युत धारा के निम्न प्रतिरोधवाले किसी पथ के लगाने से उत्पन्न होती है;
- (4) "भू (अर्थ)" से अभिप्रेत है पृथ्वी की साधारण माता (मास) और उसके साथ सीधे विद्युत संयोजन का कोई जालक;
- (क) "परिपथ मुख्य भू (सर्किट मेन अर्थ)" से कोई ऐसा भू चाहे वह उपस्कर के साथ सुवाह्य रूप से या अश्विन्न रूप से जुड़ा हो, अभिप्रेत है; जिसका उपयोग "कार्य करने की अनुज्ञा" जारी करने के पहले किया जाता है;
- (ख) "अस्थायी भू (टेम्पोरेरी अर्थ)" से अतिरिक्त भू अभिप्रेत है जिसका उपयोग कार्य करने की अनुज्ञा जारी करने के बाद किया जाता है और जिसे कार्य करने की अनुज्ञा को रद्द करने के पहले अवश्य हटा दिया जाना चाहिए;
- (5) "भूमोजित" से भूमि की साधारण माता से ऐसी रीति से वह संयोजन अभिप्रेत है जो खतरे के बिना सब समय विद्युत ऊर्जा का सुरक्षित वितरण सुनिश्चित करेगा;
- (6) "विद्युत रेलपथ और संकर्म" से कर्षण संस्थापन (ट्रेक्शन इन्स्टालेशन) अभिप्रेत है, जिसके अन्तर्गत तृतीय रेल और भूमिगत रेल पर उपलब्ध अन्य संबंधित कार्य भी हैं;
- (7) "पूषकरण (आइसोलेट)" से अभिप्रेत है विद्युत प्रदाय के सभी स्रोतों से संबंध विच्छेद करना;
- (8) "जम्पर केबल" से कोई ऐसा केबल अभिप्रेत है जिसमें किसी अंतर को भरने के लिए अर्थात् परिचालित रेल, केबल या पाइप में अस्थायी विद्युत संयोजन के रूप में उपयोग के लिए क्लिपों की व्यवस्था होती है;
- (9) "विद्युन्मय (लाइव)" से अभिप्रेत है विद्युत से चार्ज किया हुआ;
- (10) "विष्टकारी (रेक्टिफायर)" से प्रत्यावर्ती धारा को विष्ट धारा में संपरिवर्तित करने वाला साधन अभिप्रेत है;
- (11) "सेक्शन अन्तर (सेक्शन गैप)" से दो विभिन्न फीडरों द्वारा बने गए तृतीय रेल की लंबाइयों के बीच का अंतर अभिप्रेत है;
- (12) "उपस्टेशन (सब स्टेशन)" से विद्युत ऊर्जा की प्राप्ति और संचार के लिए विद्युत उपस्कर से युक्त कोई भवन या क्षेत्र अभिप्रेत है;
- (क) "कर्षण उपस्टेशन (ट्रेक्शन सब स्टेशन)" से वह उपस्टेशन अभिप्रेत है जहाँ विष्टकारी ट्रांसफार्मर सेटों के द्वारा प्रत्यावर्ती धारा को विष्ट धारा में संपरिवर्तित करने के लिए उपस्कर की व्यवस्था की गई है;
- (ख) "सहायक उप स्टेशन (ओब्जिलियरी सब स्टेशन)" से वह उपस्टेशन अभिप्रेत है जहाँ उच्च वोल्टता वाला प्रत्यावर्ती धारा को 415/230 वोल्ट विष्ट धारा में संपरिवर्तित करने के लिये उपस्कर की व्यवस्था की गई है;
- (ग) "अधिकांशी उपस्टेशन (रिसिबिंग सब स्टेशन)" से वह उपस्टेशन अभिप्रेत है जहाँ 33 किलो वोल्ट प्रत्यावर्तित धारा प्रवाह का प्राप्ति होती है और 11 किलो वोल्ट विष्ट धारा में परिवर्तित कर दिया जाता है;
- (13) "कर्षण विद्युत धारा (ट्रेक्शन करंट)" से किसी विद्युत रेलगाड़ी द्वारा संचालन के लिए 750 वोल्ट विष्ट धारा पर ली गई धारा अभिप्रेत है;
- (14) "ट्रैक फीडर रोडक (ट्रैक फीडर मेकर)" से वह परिपथ रोडक अभिप्रेत है जो तृतीय रेल उपस्कर के 750 वोल्ट विष्ट धारा के प्रदाय का नियंत्रण करता है;
- (15) "ट्रांसफार्मर" से विभिन्न वोल्टता पर प्रत्यावर्ती धारा को परिवर्तित और उसका प्रदाय करने के लिए स्थिर साधन अभिप्रेत है;
- (16) "तृतीय रेल (थर्ड रेल)" से परिवर्तित रेलों के पार्श्व में लगाये गये विद्युत रोडकों पर रेल अभिप्रेत है जिसके द्वारा विद्युत रेल गाड़ियों को विद्युत शक्ति का प्रदाय धारा संधाहकों के माध्यम से किया जाता है;
- (17) "कर्षण शक्ति नियंत्रक (ट्रेक्शन पावर कंट्रोलर)" से वह सक्षम भूमिगत रेल सेवक अभिप्रेत है जो उस समय भूमिगत रेल की कर्षण शक्ति वितरण प्रणाली पर विद्युत शक्ति के प्रदाय और उससे संबंधित प्रचालनों का नियंत्रण करने के लिये जिम्मेदार है;
- (18) "कर्षण शक्ति वितरण प्रणाली (ट्रेक्शन पावर डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम)" से वह शक्ति वितरण प्रणाली अभिप्रेत है जिसकी व्यवस्था कर्षण के प्रयोजनों के लिये की गयी है।
- 1.3 स्टेशनों का वर्गीकरण: (1) इन नियमों के प्रयोजन के लिए स्टेशन दो प्रकारों में विभाजित किये जायेंगे—ब्लॉक स्टेशन और गैर-ब्लॉक स्टेशन;
- (2) ब्लॉक स्टेशन वे स्टेशन हैं जहाँ चालक मोटरमैन को अपनी रेलगाड़ी के साथ ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने के लिये प्रचालन पद्धति के अनुसार प्रस्थान करने का प्राधिकार देना आवश्यक है;
- (3) गैर-ब्लॉक स्टेशन रेलगाड़ियों के रुकने के ऐसे स्थान हैं जो दो क्रमागत ब्लॉक स्टेशनों के बीच स्थित हैं और जो किसी ब्लॉक सेक्शन की सीमा नहीं बनाते।

## अध्याय 2

भूमिगत रेल सेवकों को साधारणतया लागू होने वाले नियम

### 2.1 नियमों की प्रति देना—भूमिगत रेल प्रशासन—

- (क) (i) प्रत्येक स्टेशन को,
- (ii) प्रत्येक अनुरक्षण शोध को, और
- (iii) ऐसे अन्य कार्यालयों को जो भूमिगत रेल प्रशासन प्रच-धारित करे, नियमों की एक प्रति देगा।
- (ख) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक को, जिसे नियमों द्वारा कोई जिम्मे-वारी सौंपी गई है, इन नियमों की या उसके कार्य से संबंधित नियमों के भाग की एक प्रति देगा, तथा
- (ग) किसी भी भूमिगत रेल सेवक को इन नियमों का या उसके कार्य से संबंधित नियमों के उन भागों का अनुवाद देगा, जो भूमिगत रेल प्रशासन प्रचधारित करे।

### 2.2 नियमों की प्रति की देखभाल : प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक, जिसे इन नियमों की प्रति दी गयी है —

- (क) इपूटी के समय अपनी प्रति अपने पास आसानी से उपलब्ध रखेगा,
- (ख) उसमें सभी सुद्धियां समाविष्ट करता रहेगा,
- (ग) अपने किसी भी वरिष्ठ अधिकारी की मांग पर उसे प्रस्तुत करेगा,
- (घ) उसकी प्रति खो जाने या खराब हो जाने पर अपने वरिष्ठ अधिकारी से एक नयी प्रति प्राप्त करेगा, और

(क) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों को सभी सुविधा मिल गए हैं और वे भी इस नियम के उपबन्धों का पालन कर रहे हैं।

2.3 नियमों की जानकारी : प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक—

(क) अपनी इयूटी से संबंधित नियमों से अवगत रहेगा, चाहे उसे उसकी इयूटी से संबंधित नियमों की प्रति या अनुवाद दिया गया है या नहीं, और भूमिगत रेल प्रशासन यह सुनिश्चित करेगा कि वह ऐसा कर रहा है,

(ख) यदि कोई परीक्षाएँ हों तो वह उन्हें पास करेगा,

(ग) अपना यह समाधान करेगा कि उसके अधीन काम करने वाले कर्मचारियों ने उपनियम (क) और (ख) का अनुपालन किया है, और

(घ) यदि आवश्यक है तो अपने अधीन कार्य करने वाले कर्मचारियों को वे नियम समझायेगा जो उन्हें लागू होते हैं।

2.4 नियमों के पालन में सहयोग : प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक इन नियमों के पालन में सहयोग देगा और यदि उसे इन नियमों के किसी भंग का पता चलता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी और अन्य संबंधित प्राधिकारों को करेगा।

2.5 प्रतिचार, मुकसान या हानि की रोकथाम : (1) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक, रेल प्रशासन की ऐसी सभी सम्पत्ति की सुरक्षा और संरक्षा के लिये जिम्मेवार है जो उसके भारसाधन में है।

(2) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक निम्नलिखित बातों को रोकने का प्रयास करेगा :—

(क) भूमिगत रेल परिसर में प्रतिचार,

(ख) भूमिगत रेल सम्पत्ति की चोरी, मुकसान या हानि,

(ग) स्वयं को या अन्य लोगों को क्षति, और

(घ) भूमिगत रेल परिसर में भ्रम लगना।

2.6 नियमों और आदेशों का पालन : प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक सभी नियमों, विशेष अनुदेशों और अपने वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा दिए गए पूर्ण आदेशों का अनुपालन और पालन करेगा।

2.7 इयूटी पर उपस्थिति : प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक ऐसे समय और स्थान पर तथा उसकी अवधि के लिए इयूटी पर उपस्थित रहेगा जो इस बारे में प्रशासन नियत करे और यदि किसी अन्य समय और स्थान पर उसकी सेवाओं की आवश्यकता पड़ती है तो वह वहाँ भी उपस्थित होगा।

2.8 इयूटी से अनुपस्थिति : कोई भूमिगत रेल सेवक अपने वरिष्ठ अधिकारी की अनुज्ञा के बिना इयूटी से अनुपस्थित नहीं होगा, या अपनी उपस्थिति के लिये नियत घण्टों में परिवर्तन नहीं करेगा या किसी अन्य रेल सेवक के अपनी इयूटी नहीं बदलेगा या जब तक उसे समुचित रूप से भारोन्मुक्त नहीं कर दिया जाता तब तक वह अपनी इयूटी का भारसाधन नहीं छोड़ेगा।

(2) यदि इयूटी करता हुआ कोई भूमिगत रेल सेवक बीमारी के आधार पर इयूटी से अनुपस्थित होना चाहता है तो वह तुरन्त इसकी रिपोर्ट अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा और तब तक अपनी इयूटी से नहीं हटेगा जब तक कि इस काम पर किसी सक्षम भूमिगत रेल सेवक को नहीं लगा दिया जाता।

2.9 मखिरा, शमक, स्वापक, उत्तेजक मादक द्रव्य या निमित्त का सेवन : (1) इयूटी पर तैनात कोई भी भूमिगत रेल सेवक, चाहे वह रेलगाड़ी के प्रचालन से सीधा संबंधित है या नहीं, नशे की बशा में या किसी ऐसी वस्तु में नहीं होगा जिसमें कि किसी प्रकार की मखिरा,

शमक, स्वापक, उत्तेजक मादक द्रव्य या निमित्त का सेवन करने से, इयूटी देने की उसकी क्षमता का ह्रास होता है।

(2) रेलगाड़ी के प्रचालन से सीधा सम्बद्ध कोई भी भूमिगत रेल सेवक, अपनी इयूटी आरम्भ करने से पूर्व घाट बंदे के भीतर कोई मखिरा, शमक, स्वापक, उत्तेजक मादक द्रव्य या निमित्त का सेवन या प्रयोग नहीं करेगा, या इयूटी के दौरान ऐसे किसी पेय, भोजन या निमित्त का सेवन या प्रयोग नहीं करेगा।

2.10 भूमिगत रेल सेवकों का आचरण : प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक

(क) इयूटी के समय यथाविनिर्दिष्ट बिल्ला व वर्दी, पहनेगा और देखने में साफ सुथरा रहेगा,

(ख) ऐसी कोई पोशाक नहीं पहनेगा जो सार्वजनिक प्रदर्शन के योग्य न हो,

(ग) चुस्त, सभ्य और शिष्ट रहेगा,

(घ) जनता को हर प्रकार की युक्तियुक्त सहायता देगा और सभी जानकारी देने में पूरी सावधानी बरतेगा,

(ङ) इयूटी के समय अपनी इयूटी से संबंधित समाचार पत्रों और प्रकाशनों से अवस्था समाचार पत्र और प्रकाशन नहीं पढ़ेगा या रेडियो या अन्य गैजट नहीं बजाएगा।

(च) ऐसी धमकी भरी भंगिमा या ऐसे व्यवहार या ऐसी बहस से दूर रहेगा जिससे भूमिगत रेल प्रशासन की आलोचना हो,

(छ) उससे पूछे जाने पर वह वैद्विष्य अपना नाम और पदनाम बतायेगा, और

(ज) भूमिगत रेल परिसर में इयूटी के समय या बाव में वह ऐसा आचरण रखेगा जिससे जनता को उसके प्रति विश्वास और श्रद्धा हो।

2.11 सुरक्षा सुनिश्चित करने का कर्त्तव्य : (1) प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक—

(क) जनता की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिये पूरा प्रयत्न करेगा,

(ख) ऐसी हर घटना की, जिसका उसे पता लगे और जिससे भूमिगत रेल सुरक्षित या उचित प्रचालन पर असर पड़ता है, रिपोर्ट तुरन्त अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा, और

(ग) दुर्घटना या अवरोध उत्पन्न होने पर, मांग किए जाने पर, सभी संभव सहायता देगा।

(2) यदि कोई भूमिगत रेल सेवक यह देखता है कि—

(क) कोई सिगनल खराब है,

(ख) रेलपथ या संकर्म के किसी भाग में कोई अवरोध या खराबी है या उसकी आशंका है,

(ग) रेलगाड़ी में कोई खराबी है, या

(घ) कोई ऐसी असाधारण परिस्थितियाँ हैं जिनके कारण रेलगाड़ियों के निरापद प्रचालन में या जनता की सुरक्षा में कोई बाधा पड़ने की संभावना है,

तो वह दुर्घटना रोकने के लिये उस परिस्थिति में सभी आवश्यक कार्रवाई तत्काल करेगा और जहाँ आवश्यक हो वहाँ, यथा संभव शीघ्र साधनों द्वारा यातायात नियंत्रक को या सबसे समीप के स्टेशन मास्टर को सलाह देगा।

अध्याय 3

सिगनल

## क. साधारण उपबंध

3.1 सिगनलों के प्रकार : परिचालित साइनों पर, बिपों और साइ-बिगों में रेलगाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने के लिये प्रयुक्त सिगनल निम्नलिखित होंगे :—

(क) स्थिर सिगनल और

(ख) हैंड सिगनल ।

रंगीन बलियों द्वारा प्रदर्शित स्थिर सिगनल का संकेत दिन और रात में वैसे ही होगा ।

3.2 स्थिर सिगनलों का लगाया जाना : स्थिर सिगनल उनकी ओर आती हुई रेलगाड़ियों के चालक मोटरमैन को स्पष्ट दिखाई देगा और जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत नहीं किया गया हो, उस साइन के ठीक ऊपर या बाईं ओर लगाया जायेगा जिससे वह संबंधित है ।

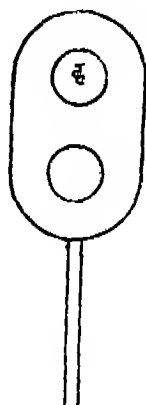
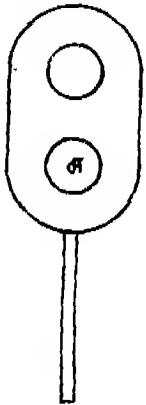
## ख. स्थिर सिगनल का वर्णन

3.3 रंगीन बली वाले रोक सिगनल : (1) भूमिगत रेल पर सभी रोक सिगनल रंगीन बली वाले द्विसंकेती सिगनल होंगे जैसा कि नीचे चित्रों में बताया गया है ।

(2) कम दूरी (शार्ट रेंज) के रंगीन बली वाले सिगनल सुरंग (टनेल) सेक्शन में सामान्यतः चालक मोटरमैन की दृष्टि-सतह पर लगाये जाएंगे ।

“आम” स्थिति

“आफ” स्थिति



संकेत :

रुको

ल—खाल

आगे बढ़ो

ह—हटा

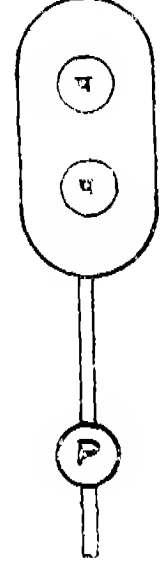
3.4 रंगीन बली वाले दूर (डिस्टेंट) सिगनल : (1) दूर सिगनल का प्रयोजन चालक मोटर मैन को चेतावनी देना है कि वह रोक सिगनल

के पास पहुंच रहा है और उसे उस रोक (स्टॉप) सिगनल, जिसके संकेत की यह पूर्व चेतावनी देता है, के पीछे यह पर्याप्त दूरी पर लगाया जायेगा ।

(2) द्विसंकेती रंगीन बली वाले दूर सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे दिखाये गये चित्रों के अनुसार होंगे :

“आम” स्थिति

“आफ” स्थिति



संकेत

सावधान :

सतर्क निर्देश  
आगे बढ़ो और आगे रोक सिगनल  
पर रुकने के लिए तैयार रहो ।

आगे बढ़ो और आगे सिगनल  
को ऐसी निर्दिष्ट गति से  
पार करने को तैयार रहो जो  
विशेष अनुदेश द्वारा निर्दिष्ट  
किया जाए ।

प—पीला

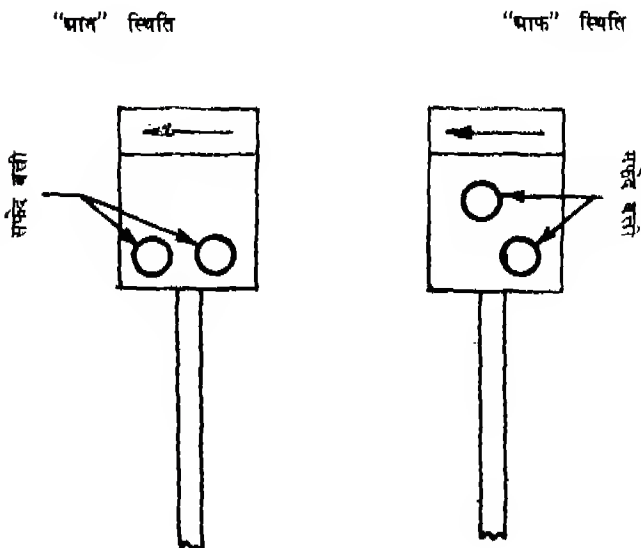
3.5 आती हुई रेलगाड़ियों के प्रवेश के लिये स्थिर रोक सिगनल : (1) होम सिगनल, उस साइन के जितने वह संबंधित है, सभी संयोजनों के बाहर लगाया जायेगा ।

(2) अतिरिक्त होम सिगनल को अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अधीन व्यवस्था की जा सकेगी ।

3.6 प्रस्थान करने वाली रेलगाड़ियों के लिये स्थिर रोक सिगनल : स्टार्टर सिगनल उस सीमा पर लगाया जायेगा जिसके आगे कोई भी रेलगाड़ी तब तक नहीं जा सकेगी जब तक कि चालक मोटरमैन को प्रचालन प्रणाली के अधीन आगे बढ़ने का प्राधिकार नहीं दिया जाता और उसे उन सभी संयोजनों, जिनसे वह संबंधित है, के बाहर लगाया जायेगा, सिवाय वहां के जहां अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा अनुज्ञात हो । इस सीमा के बाहर स्टॉपिंग का प्रचालन विशेष अनुदेशों के अनुसार ही किया जायेगा ।

3.7 शॉट सिगनल : (1) शॉट सिगनल, शॉटिंग संचालन को नियंत्रित करने के लिये सहायक सिगनल है और स्थिति (पोजिशन) बत्ती प्रकार का सिगनल होगा। इसे एक खम्भे पर या निशान सिगनल के अलावा किसी रोक सिगनल के नीचे लगाया जा सकता है।

(2) स्थिति बत्ती प्रकार के शॉट सिगनल (पोजिशन लाइट ब्रॉड सिगनल) के संकेत और निर्देश नीचे विखलाये गये हैं :



संकेत

(1) रको

(2) धीरे-धीरे घाने बढ़ो

निर्देश

(1) एकदम रुक जाओ

(2) शॉटिंग के लिए धीरे-धीरे घाने बढ़ो।

(3) एक ही खम्भे पर एक से अधिक शॉट सिगनल लगाये जा सकते हैं और इस प्रकार लगे होने पर सबसे ऊपर का सिगनल सबसे बायीं लाइन के लिये होगा और ऊपर से दूसरा शॉट सिगनल बाएं से दूसरी लाइन के लिये होगा और इसी प्रकार अन्य सिगनल भी होंगे।

(4) रोक सिगनल के नीचे लगा शॉट सिगनल "घान" स्थिति में कोई रोकनी नहीं दिखाएगा।

(5) जहाँ शॉट सिगनलों की व्यवस्था नहीं की गई है वहाँ शॉटिंग के लिये हंड सिगनलों का प्रयोग किया जा सकेगा।

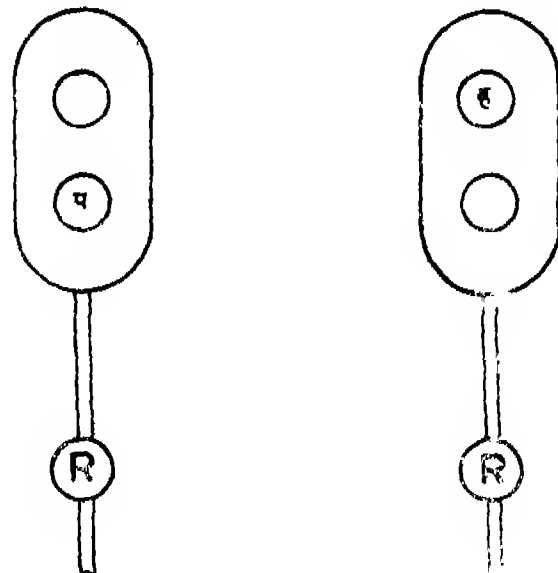
3.8 पुनरावृत्ति (रिपीटिंग) सिगनल : (1) घाने वाली रेलगाड़ी के बालक मोटरमैन को पहले से ही स्थिर सिगनल के संकेत बोहराने के लिये उस स्थिर सिगनल के पीछे लगाए गए सिगनल को पुनरावृत्ति सिगनल कहते हैं।

(2) पुनरावृत्ति सिगनल "घान" बिन्दु से युक्त रंगीन बत्ती वाला सिगनल होगा।

(3) रंगीन बत्ती वाले पुनरावृत्ति सिगनल के संकेत और निर्देश नीचे विखलाये गये अनुसार होंगे :

"घान" स्थिति

"भाफ" स्थिति



संकेत

"घान"

"भाफ"

जिस सिगनल को यह बूहराता है वह "भाफ" है।

निर्देश

जिस सिगनल को यह बूहराता है

• वह "घान" है।

प—पीला

ह—हरा

3.9 विद्युत पुनरावर्तक (रिपीटर) :—उस स्थान से, जहाँ से सिगनल कार्य करता है, किसी स्थिर सिगनल की बत्ती दिखालाई पड़ेगी तो वह विद्युत पुनरावर्तक के माध्यम से उस स्थान पर उस सिगनल के संकेतों को बोहराया जायेगा।

3.10 काटा निर्देशक (प्लायन्ट इंडिकेटर) : जहाँ काटा निर्देशक की व्यवस्था है वहाँ दोनों दिशाओं में छोटी सफेक बत्ती दिखालाई पड़ेगी जब सीधे जाने के लिये काटा लगा हो और दोनों दिशाओं में छोटी हरी बत्ती दिखालाई पड़ेगी, जब मुड़ने के लिये काटा लगा हो।

3.11 खराब सिगनल : (1) जब स्थिर रंगीन बत्ती वाला सिगनल खराब हो तो उसे कास के स्वरूप के दो छहों (कास बार्स) से, प्रत्येक छह लम्बाई में 30 सेंमी और चौड़ाई में 10 सेंमी० से कम नहीं होगी, पहचान के लिए चिह्नित किया जाएगा।

(2) खराब सिगनलों को प्रकाशित नहीं किया जायेगा।

ग. सिगनलों के उपस्कर

3.12 ब्लॉक स्टेशनों पर स्थिर सिगनलों की व्यवस्था करने का दायित्व : उस सेक्शन पर, जहाँ केवल एक रेलगाड़ी पद्धति के अनुसार रेलगाड़ियाँ चलती हैं, स्थिर सिगनल, जैसा आवश्यक हो या उसके बदले में "रको और घाने बढ़ो" के बोर्ड, जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अनुसार हो, की व्यवस्था की जाएगी।

3.13 स्थिर सिगनलों को बालू करना : स्थिर सिगनल तक तक काम में नहीं लाए जाएंगे जब तक रेल सुरक्षा आयुक्त उन्हें रेलगाड़ियों के निरापेक्ष प्रचालन के लिए पर्याप्त चोखित नहीं कर देता है।

3.14 गैर-ब्लॉक स्टेशनों पर सिगनल : सिगनल के लगाये जाने से अभिमुखित दी जा सकेगी और रेलगाड़ियाँ ऐसी रीति से रोको जा सकेंगी जैसी विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत की जाए।

#### घ. सिगनलों और कांटों का प्रचालन

3.15 आधारभूत स्थिर सिगनल : (1) प्रत्येक स्थिर सिगनल का निर्माण इस प्रकार किया जायेगा कि उसके किसी भाग के खराब हो जाने पर, वह सर्वाधिक निश्चित संकेत पर रहेगा या उस पर लौट कर आ जायेगा।

(2) रोक या शट सिगनल की जिसे किसी रेल गाड़ी के लिये "आफ" कर दिया गया हो, निम्नलिखित स्थितियों को छोड़कर तब तक "आन" नहीं किया जायेगा जब तक कि उस सिगनल द्वारा नियंत्रित पूरी रेलगाड़ी निकल नहीं आती है, अर्थात् —

(क) आपातकाल में, या

(ख) जहाँ रेलगाड़ी के गुजरने से सिगनल स्वतः "आन" संकेत पर चला जाता है वहाँ सिगनल प्रचालन नियंत्रक को, उसकी सामान्य स्थिति में तब तक वापस नहीं लाया जायेगा जब तक कि पूरी रेलगाड़ी सिगनल से निकल नहीं आती है।

(3) स्टेशन सीमा के भीतर कोई भी स्थिर सिगनल स्टेशन मास्टर या उस समय उस सिगनल के स्वतंत्र रूप से प्रचालन के लिए प्रभारों व्यक्ति की अनुज्ञा के बिना "आफ" नहीं किया जायेगा।

3.16 सिगनलों के प्रसामान्य संकेत : जब तक अनुमोदित विशेष अनुदेशों के अन्वीक्षण प्राधिकृत नहीं किया गया है तब तक स्वचालित सिगनलों को छोड़कर, स्थिर सिगनल, अपनी प्रसामान्य स्थिति में सर्वाधिक निश्चित संकेत देंगे।

3.17 रेल गाड़ियों के संचालन पर प्रभाव डालने वाले कांटों : किसी रेल गाड़ी के लिए सिगनल तब तक "आफ" नहीं किया जायेगा, जब तक कि—

(क) सभी कांटों जिन पर से रेलगाड़ी गुजरेगी, ठीक प्रकार से सैट नहीं कर दिए जाते और सभी संबंधित सम्मुख कांटों पर ताला नहीं लगा दिया जाता।

(ख) जिस लाइन पर से रेलगाड़ी को गुजरना है वह साफ और बाधा रहित नहीं है।

3.18 सम्मुख कांटों पर ताला लगाना : रेलगाड़ियों के गुजरने के लिए सम्मुख कांटों को या तो अंतःप्रक्षिप्त किया जायेगा या उनमें चाबी वाला ताला लगाया जायेगा या उन्हें क्लैम्प और पैड ब्लॉक लगाया जायेगा।

3.19 निकट (होम) सिगनल को "आफ" करने की शर्तें : (1) टर्मिनल स्टेशन से भिन्न अन्य स्टेशनों पर, निकट सिगनल तब तक "आफ" नहीं किया जायेगा जब तक कि रेलगाड़ी उस के बाहर रोक न दी गई हो और जब तक कि स्टार्टर के आगे पर्याप्त दूरी तक लाइन साफ न हो।

(2) टर्मिनल स्टेशनों पर, निकट सिगनल को, रेलगाड़ी को पहले उस के बाहर खड़ी करने और उस स्थान तक जहाँ रेलगाड़ी खड़ी होने के लिए अपेक्षित है लाइन साफ करने के पश्चात् "आफ" किया जायेगा।

(3) अनुमोदित विशेष अनुदेशों के सिवाय, उप नियम (1) में निर्दिष्ट योजित दूरी 180 मीटर से कम नहीं होगी।

3.20 स्टार्टर सिगनल को "आफ" करने की शर्तें : (क) किसी रेल-गाड़ी के लिए स्टार्टर सिगनल तब तक "आफ" नहीं किया जायेगा जब तक कि अगले ब्लॉक से लाइन साफ (लाइन क्लियर) नहीं मिल जाता।

(ख) स्टार्टर सिगनल को, शटिंग प्रयोजनों के लिए "आफ" नहीं किया जायेगा।

3.21 सिगनलों का प्रदर्शित करना (1) सभी स्थिर सिगनल और शक (इन्डिकेटर) सारा दिन और रात प्रदर्शित रखे जायेंगे।

(2) उप नियम (1) प्रवेश प्रदर्शित (अप्रोच लिट) सिगनलों को लागू नहीं होगा।

3.22 स्थिर लाल बलियाँ : टर्मिनल प्लेटफार्म, ट्रेको, वाहनों और डिपो ट्रेको पर दूरस्थ कांटों उपस्थित करने के लिए स्थिर लाल बलियों की व्यवस्था की जायेगी जिनके आगे रेलगाड़ी या शटिंग संकेत अनुज्ञात नहीं है।

3.23 "रोक बोर्ड" (स्टॉप बोर्ड) आने वाली रेल गाड़ी के वास्तविक जोड़-घोड़ को स्पष्ट दिखाई पड़ने वाला और उस स्थान को, जहाँ यात्री रेलगाड़ी यात्रियों के उतरने-चढ़ने के लिए रोकी जायेगी, वगैरह स्पष्ट निर्दिष्ट दिखाइए का रोक बोर्ड प्लेटफार्मों पर लगाया जायेगा।

3.24 ट्रेप और अन्य कांटों : स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करने के लिए कार्रवाई करेगा कि सभी ट्रेप और अन्य कांटों उस लाइन के विशुद्ध सेट कर दिए गए हैं, जिसे उन्हें पथक करना है।

3.25 कांटों—(1) अब विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत किया जाए तब के सिवाय सभी कांटों सामान्यतः सीधी लाइन के लिए सेट रहेंगे।

(2) स्टेशन मास्टर की पूर्ण अनुज्ञा के बिना कोई भी भूमिगत रेल सेवक मरम्मत करने या किसी अन्य प्रयोजन के लिए किसी भी कांटों, सिगनल या अन्य फिटिंग या किसी अन्य अन्तःप्रक्षिप्त या अन्य जुड़ने वाली गियर में हस्तक्षेप नहीं करेगा।

(3) विशेष अनुदेशों द्वारा यथा प्राधिकृत के सिवाय, कांटों और सिगनलों के प्रचालन से संबंधित भूमिगत रेल सेवक, ह्यूटों के समय, उन कांटों और सिगनलों के प्रचालन के स्थान को, जो उसके भार साधन में है, छोड़कर नहीं जायेगा।

#### ७ हैंड सिगनल


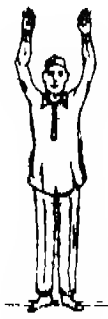

3.26 हैंड सिगनलों का प्रदर्शन—(1) हैंड सिगनल, सामान्यतः हैंड सिगनल बलियों, जो लाल, हरा और सफेद संकेत दिखा सकें, द्वारा दिया जायेगा।

(2) हाथों का प्रयोग केवल आपातकाल में किया जायेगा।

(3) लाल बलों के अभाव में सफेद बलों नेत्री में दिखाकर रोक सिगनल के रूप में प्रयोग की जायेगी।

(4) गलत ढंग से दिया गया हैंड सिगनल, खतरा सिगनल माना जायेगा।

3.27 ह्रीड सिगनल प्रदर्शित करने की पद्धति—रेलगाड़ी संचालन को नियंत्रित करने और निर्देश के लिए ह्रीड सिगनल प्रदर्शित करने की पद्धति नीचे समझाई गई है

निर्देश	(1)	(2)	(3)
(1) एक्स्ट्रम रक जाओ	लाल बत्ती प्रदर्शित करना चित्र	दोनों हाथ ऊपर उठाना चित्र	सफेद बत्ती तेजी से हिलाना चित्र
			
		ल-मान	

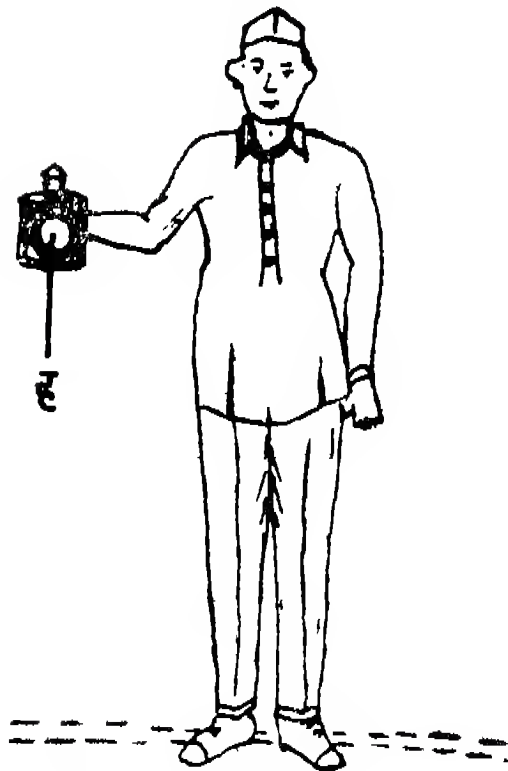
(2) आगे बढ़ो  
हरी बत्ती को स्थिर रूप से प्रदर्शित करना

(3) सावधानी से आगे बढ़ो

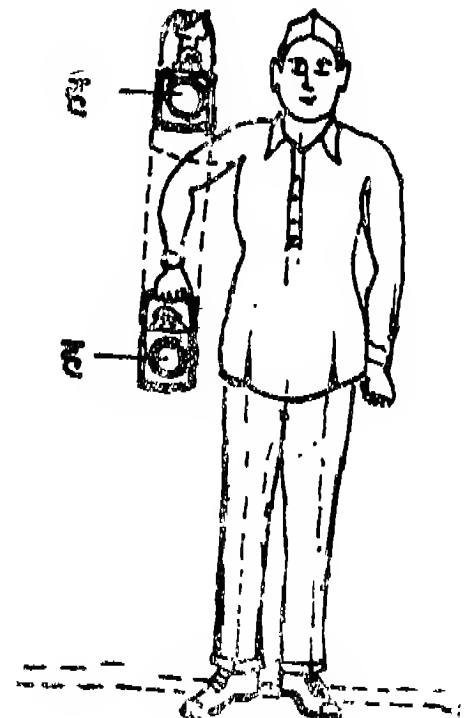
रंगीन बत्ती को ऊपर-नीचे खड़े रूप में हिलाना। जब गति को और कम करना हो तो यह सिगनल धीरे-धीरे दिया जायगा और जब रोकना वांछित हो तब रोक ह्रीड सिगनल दिखाया जायेगा।

चित्र

चित्र



ह-हरी



ह-हरो

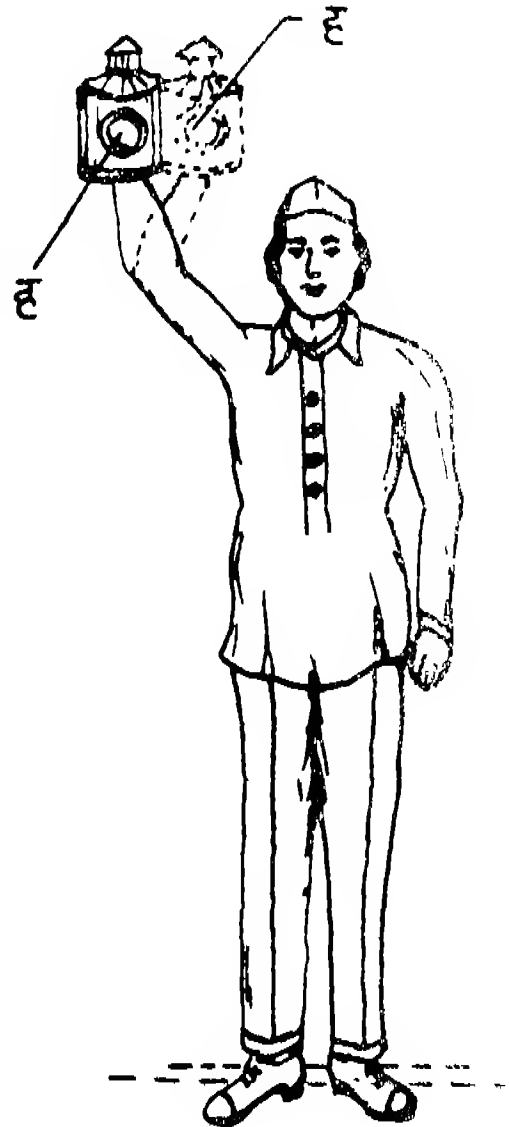
3. 25 लाइट गजलन व प्लान  
हैड सिगनल निवेश

- (1) सिगनल देने वाले व्यक्ति से दूर जाओ
- (2) सिगनल देने वाले व्यक्ति की ओर बढ़ो
- (3) रेल गाड़ी जोड़ने (कपलिंग)  
के लिए धीरे-धीरे बढ़ो  
बढ़ति

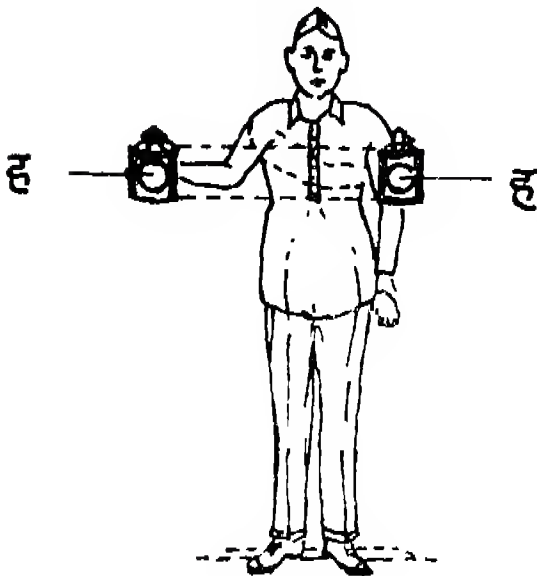
दोरी बत्ती को धीरे-धीरे ऊपर-नीचे हिलाना

दोरी बत्ती को मिर से ऊपर और कलाई का मोड़ने हुए धारण करना

प्लान



दोरी बत्ती को शरीर के एक ओर से दूसरी ओर हिलाना



ह-हरा

- 4) एक दम रुक जाओ

ल सिगनल दिखलाना

3.29 हैड सिगनलों की जानकारी और उन्हें पास रखना (1) रेल गाड़ियों के संचालन, शॉटिंग मंफियाओं, सम्पापनाओं के अनुरक्षण और रेलगाड़ियों की सुरक्षा को प्रभावित करने वाले किसी भी प्रकृति के कार्य से संबंधित प्रत्येक भूमिगत रेल सेवक को—

(क) हैड सिगनलों की सही जानकारी होगी, और

(ख) उसके पास अच्छी चालू हालत में अपेक्षित हैड सिगनल होंगे और वह इयूटी के समय उन्हें तुरंत प्रयोग के लिये तैयार रखेगा।

(2) प्रत्येक स्टेशन मास्टर और अन्य पर्यवेक्षी कर्मचारी यह देखेंगे कि हैड सिगनल का प्रयोग करने वाले उनके अधीन के कर्मचारियों को हैड सिगनल देने के लिये आवश्यक उपकरण दिए गए हैं और उन्हें उनके नही प्रयोग की जानकारी है।

3.30 सिगनल में खराबी हो जाने पर स्टेशन मास्टर के साधारण कर्तव्य (अ) (1) जैसे ही स्टेशन मास्टर को पता चले कि कोई सिगनल या निर्देशक (इंडीकेटर) खराब हो गया है या ठीक में काम नहीं कर रहा है वेम ही यह—

(क) सिगनल को, यदि वह पहले से ही “आन” स्थिति में नहीं है तो, तत्काल “आन” स्थिति में करने की व्यवस्था करेगा, और

(ख) इस घटना की रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को करेगा, जो इसकी सूचना सिगनलों की देखभाल के लिये जिम्मेदार भूमिगत रेल सेवक को देगा।

(2) जब किसी स्टेशन मास्टर को किसी चालक मोटरमैन या किसी अन्य भूमिगत रेल सेवक से किसी ऐसे सिगनल में खराबी होने की सूचना मिलती है जो उसके स्टेशन नियंत्रण सीमा के भीतर नहीं है तब वह यातायात नियंत्रक को तत्काल सूचित करेगा जो उप-नियम अ (1) (ख) में यथा दी गई कार्रवाई करेगा और संबंधित स्टेशन मास्टर को भी सूचित करेगा।

(आ) जब आगमन (एप्रोच) सिगनल खराब हो स्टेशन मास्टर—

(1) अपने पिछले स्टेशन को आगे हुई रेलगाड़ियों के चालक मोटरमैन को सावधान करने के लिये सूचित करेगा।

(2) रेल गाड़ियों को लेने की व्यवस्था करने के लिये इयूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा, और

(3) यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि आगमन सिगनल को “आफ” करने की शर्तें पूरी कर ली गयी हैं, रेडियो टेलीफोन पर यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा कि आगे हुई रेल गाड़ी के चालक मोटरमैन को खराब सिगनल को विशेष अनुदेशों के अनुसार पार करने की अनुमति दे।

(इ) जब प्रस्थान सिगनल खराब हो यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि स्टार्टर सिगनल को ऑफ करने की शर्तें पूरी कर ली गयी हैं, स्टेशन मास्टर—

(1) चालक मोटरमैन को आगे बढ़ने का प्राधिकार देने और रेलगाड़ी को प्रस्थान करने के लिये हैड सिगनल विखलने के लिए संकेतों (फ्लैगमैन) को तैनात करेगा, और

(2) यातायात नियंत्रक को खराब सिगनल के बारे में सूचित करेगा।

3.31 खराबी दूर हो जाने पर अधिकारियों को सूचना खराब सिगनल के चालू हालत में होते ही, स्टेशन मास्टर इस बात की सूचना उन अधिकारियों को देगा जिन्हें इसके खराब होने की सूचना दी गयी थी।

3.32 सिगनल का अक्षय या बिना बत्ती का सिगनल (1) यदि उस स्थान पर जहाँ साधारणतः रहता है कोई सिगनल नहीं है, या

(2) यदि किसी सिगनल की बत्ती जल नहीं रही है जबकि उसे जलना चाहिए, या

(3) यदि सिगनल का संकेत भ्रामक है या अगुण रूप में दिखाया गया है, या

(4) यदि एक से अधिक संकेत दिखाया गया है तो चालक मोटरमैन इस प्रकार कार्रवाई करेगा मानो वह सिगनल अपना सबसे निर्विघ्न संकेत वशित कर रहा है।

3.33 खराब या क्षतिग्रस्त कांटे—(1) जब कभी कांटे, कैबियां (फासिंग) या चेक-रेल खराब या क्षतिग्रस्त हो जाएं तब भूमिगत रेल सेवक जो कांटों के प्रचालन का भारसाधक है, तत्काल इस बातों को रिपोर्ट स्टेशन मास्टर को करेगा।

(2) ऐसी खराबी या क्षति से अवगत होने पर स्टेशन मास्टर—

(क) इसके बारे में यातायात नियंत्रक को सूचना देगा और उसके अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार व्यक्ति द्वारा खराबी को दूर करने की व्यवस्था करेगा।

(ख) यथापेक्षित सम्मुख कांटों में कनेम्प और पैडलाक लगाने के बाद स्वयं रेल गाड़ियों का निरापद रूप से चलना सुनिश्चित करेगा और

(ग) जब तक खराबी को दूर नहीं कर दिया जाता तब तक संबंधित सिगनल या सिगनलों को “आन” स्थिति में रखने की व्यवस्था करेगा।

3.34 सिगनलों के बारे में चालक मोटरमैन के कर्तव्य (1) (क) चालक मोटरमैन प्रत्येक सिगनल पर, चाहे उसे उस सिगनल के दिखाए जाने का कारण ज्ञात है या नहीं; फौरन ध्यान देगा और उसका पालन करेगा।

(ख) वह सदा सतर्क और सावधान रहेगा।

(2) जब वह कोई असुरक्षित स्थिति को देख तो वह तत्काल अपनी रेल गाड़ी को रोक देगा और चालक मोटरमैन और यातायात नियंत्रक को सूचित करने के पश्चात् सावधानी पूर्वक आगे बढ़ेगा जिससे कि वह किसी बाधा के पहले रोक सके। अगले स्टेशन पर पहुंचते ही वह इस घटना की रिपोर्ट लिखित रूप में देगा।

(3) प्रत्येक मोटरमैन को जिम सेक्शन पर काम करना है वहां की कार्यचालन पद्धति, सिगनलों की स्थिति और रेल गाड़ियों के परिचालन को प्रभावित करने वाली अन्य स्थानीय परिस्थितियों से वह अपने आपको पूरी तरह परिचित रखेगा।

3.35 आगमन सिगनल “आन” या खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य सिगनल को, “आन” स्थिति में या खराब होने पर पार नहीं करेगा और ऐसे सभी मामलों में—

(1) अपनी रेलगाड़ी को रोक देगा,

(2) यातायात नियंत्रक से रेडियो टेलीफोन या आपात्कालीन टेलीफोन पर सम्पर्क स्थापित कर सिगनल पार करने के लिए स्टेशन मास्टर से अनुज्ञा मागेगा, और

(3) विशेष अनुदेशों के अनुसार स्टेशन मास्टर द्वारा ऐसा करने के लिए उसे प्राधिकृत किए जाने के बाद इस प्रकार के सिगनल को 15 किमी मीटर प्रतिघंटा से अधिक की गति से पार नहीं करेगा।

3.36 प्रस्थान सिगनल खराब होने पर चालक मोटरमैन के कर्तव्य चालक मोटरमैन अपने से संबंधित स्टार्टर सिगनल को “आन” स्थिति में या खराब होने पर तब तक पार नहीं करेगा जब तक—

(1) रेलगाड़ी को उस स्टेशन पर न रोक लिया गया हो जहाँ स्टार्टर सिगनल स्थित है,

(2) प्रचालन प्रणाली के अधीन आगे बढ़ने का समुचित प्राधिकार उसे प्राप्त न हो गया हो, और

(3) विशेष अनुदेशों के अनुसार आगे बढ़ने का हैड सिगनल न दिखाया हो, जो उसे ऐसे सिगनल पार करने के लिए प्राधिकृत करता है।

3.37 परिचालन लाइन पर जाने से पहले अनुज्ञा कोई भी चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को किसी परिचालित लाइन परतक तक नहीं ले जावेगा या उसे पार नहीं करेगा, जब तक कि वह विशेष अनुदेशों द्वारा विहित

रूप में स्टेशन मास्टर की अनुज्ञा प्राप्त नहीं कर लेता है और स्वयं का समाधान नहीं कर लेता है कि सभी सही सिगनल दिखा दिये गये हैं।

3.38 सिगनलों में खराबी की रिपोर्ट करना यदि कोई चालक मोटरमैन यह देखे कि किसी सिगनल की बत्ती ठीक-ठीक दिखाई नहीं पड़ती है या आंशिक रूप से अस्पष्ट है तो यह इस बात को रिपोर्ट ब्यूटी पर तैयान यातायात नियंत्रक को करेगा, जो सिगनलों की देखभाल के लिए जिम्मेदार भूमिगत रेल सेवक को उसे तत्काल ठीक करवाने के लिए सूचित करेगा और संबंधित स्टेशन मास्टर को भी सूचित करेगा।

#### अध्याय 4

##### साधारणतया रेलगाड़ियों का प्रचालन

##### क—रेलगाड़ियों का समय और परिचालन

4.1 मानक समय—स्टेशनों के बीच रेलगाड़ियों का प्रचालन भारतीय मानक समय के अनुसार नियमित किया जाएगा।

4.2 विज्ञापित समय की पाबन्दी—कोई भी यात्री गाड़ी किसी भी स्टेशन से विज्ञापित समय से पहले प्रस्थान नहीं करेगी।

4.3 घड़ी मिलाना—रेलगाड़ी के टर्मिनल स्टेशन से प्रस्थान के पहले संचालक मोटरमैन अपनी घड़ी को स्टेशन की घड़ी से मिलाएगा और चालक मोटरमैन को उस समय की सूचना देगा और वह तदनुसार अपनी घड़ी मिलाएगा।

4.4 (1) कार्यचालन समय सारणी (वकिंग टाइम टेबुल) देना तत्समय प्रवृत्त कार्यचालन समय-सारणी (वकिंग टाइम टेबुल) को एक प्रति प्रत्येक स्टेशन, संचालक मोटरमैन, चालक मोटरमैन, रेलवय या संकर्म निरीक्षक और ऐसे अन्य रेल सेवक को दी जाएगी जिसे अपनी ह्यूटी के दौरान कार्यचालन समय-सारणी के प्रयोग की आवश्यकता है।

(2) कार्यचालन समय-सारणी प्रकाशित हो जाने पर उसकी एक प्रति रेल सुरक्षा आयुक्त को दी जाएगी।

4.5 मानक आगमनों की अनुसूची देना—तत्समय प्रवृत्त मानक आगमनों की अनुसूची की एक प्रति प्रत्येक रेलवय या संकर्म निरीक्षक और रेलगाड़ी परीक्षक को दी जाएगी।

##### ख—साधारणतया रेलगाड़ियों की गति

4.6 साधारणतया गति-सीमाएं (1) प्रत्येक रेलगाड़ी की परिचालन गति उस सीमाओं के भीतर होगी जो अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा उस सेक्शन के लिए मंजूर की गई हैं।

(2) सेक्शन के लिए मंजूर की गई गति और स्थायी गति निर्बंधन कार्यचालन समय-सारणी में दिखाए जाएंगे।

(3) चालक मोटरमैन सेक्शन में रेलगाड़ी के परिचालन का विनियमन और नियंत्रण, समय-सारणी के अनुसार करेगा और अधिक गति या समय की हानि, दोनों से हो बचेगा। चालक मोटरमैन सेक्शन में सभी विनिर्दिष्ट गति निर्बंधनों का पालन करेगा।

(4) यदि ट्रेक की हो रही मरम्मत के कारण या किसी अन्य कारण से चालक मोटरमैन को यह बताना आवश्यक है कि कहीं रेलगाड़ियां निर्बंधित गति से चलाई जानी हैं या कहीं रेलगाड़ियों का रोकना जाना है और आगे बढ़ना है, तो विशेष अनुदेशों के अधीन यथाविनिर्दिष्ट कार्रवाई की जाएगी।

4.7 स्टेशनों पर बिना रुके जाने के दौरान रेलगाड़ियों की गति सीमा (1) कोई भी रेलगाड़ी किसी भी स्टेशन से जब तक नहीं जाएगी जब तक कि उस लाइन को जिस पर से रेलगाड़ी को जाना है, कांटों को अच्छी तरह सेट करके सभी जोड़ने वाली लाइनों से अलग न कर दी गई हो और रेलगाड़ी के पास होने के दौरान उस स्थिति को बनाए रखने के लिए नर्तकान की व्यवस्था न की गई हो।

(2) किसी स्टेशन पर बिना रुके जाने के दौरान रेलगाड़ियों की गति 50 कि० मी० प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

4.8 सम्मुख (फेसिंग) कांटों पर रेलगाड़ियों की गति (1) अनपेक्षित सम्मुख कांटों पर किसी रेलगाड़ी की गति वह होगी जो विशेष अनुदेशों के द्वारा अनुमत है।

(2) जब तक कि अनुमोदित विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, अनपेक्षित इतर (नॉन-इंटरलाक) सम्मुख कांटों और काव ओवर पर किसी रेलगाड़ी की गति 15 कि० मी० प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

4.9 रेलगाड़ियों द्वारा डकेलना आपातकाल को छोड़कर कोई भी रेलगाड़ी स्टेशन सीमा के बाहर विशेष अनुदेशों के अनुसार ही, और 15 कि० मी० प्रति घंटे से अधिक की गति से ही डकेली जाएगी, अन्यथा नहीं।

##### ग—रेलगाड़ियों और उनके चालक-चाल के उपस्कर

4.10 प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और चिन्ह (मार्कर) बत्तियां (1) किसी रेलगाड़ी पर अनुमोदित डिजाइन की बिजली की प्रमुख बत्ती और इसके अतिरिक्त बिजली की सहेज चिन्ह बत्ती सामने लगाई जाएगी।

(2) जब रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर खड़ी हो, और ऐसे अन्य अवसरों पर जो विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाएं, रेलगाड़ी की प्रमुख बिजली बत्ती बुझा दी जाएगी और चिन्ह बत्ती जना दी जाएगी।

(3) यदि किसी रेलगाड़ी की प्रमुख बिजली बत्ती खराब हो जाए, तो रेलगाड़ी विशेष अनुदेशों द्वारा विनिर्दिष्ट गति से चलाई जाएगी।

4.11 पिछली (टेल) और पार्किंग बत्तियां (1) सभी रेलगाड़ियों के पिछले भाग पर लाल पिछली (टेल) बत्ती होगी।

(2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, स्टेशन सीमा के भीतर या बिजो साइडिंगों में, जब रेलगाड़ी खड़ी हो तो, प्रत्येक रेलगाड़ी के पिछले और अगले भाग पर लाल पार्किंग बत्ती होगी।

4.12 चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन के उपस्कर प्रत्येक संचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के पास, ह्यूटी के समय उनकी रेलगाड़ी पर निम्नलिखित उपस्कर होंगे—

(1) कलकत्ता भूमिगत रेल के साधारण नियमों की एक प्रति,

(2) भूमिगत रेल के चालन-कार्य समय-सारणी की एक प्रति,

(3) एक घड़ी,

(4) दो ऐसे चश्मे जिन्हें डाक्टरी सलाह के अनुसार उसे लगाना अपेक्षित हो, और

(5) ऐसे अन्य सामान, जो भूमिगत रेल प्रशासन द्वारा इस निमित्त विहित किए जाएं।

4.13 रेलगाड़ियों चलाने की जिम्मेदारी (1) (क) जब विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा उपबंधित है तब के सिवाय, किसी रेलगाड़ी को किसी भी परिवारित लाइन पर तब तक चलाने का अनुज्ञा नहीं दी जाएगी जब तक कि सामने के कक्ष में चालक मोटरमैन और पिछले कक्ष में संचालक मोटरमैन न हों।

(ख) चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन सम्यक् रूप से अर्हित व्यक्ति होंगे और उनके पास रेलगाड़ी को आगे बढ़ाने या चलाने या संचालित करने का सक्षमता प्रमाण-पत्र होगा।

(2) यदि चालक मोटरमैन गाड़ी गति में होने के दौरान अक्षम हो जाता है, तो रेलगाड़ी रोक दी जाएगी। आवश्यकतानुसार, चालक मोटरमैन या संचालक मोटरमैन ह्यूटी पर उपस्थित यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा और सभी संबंधित व्यक्तियों द्वारा विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विहित आगे की कार्रवाई की जाएगी।

(3) (क) यदि अगले कक्ष का चालन उपस्कर खराब हो जा ए, तो रेलगाड़ी अगले स्टेशन तक पिछले चालन कक्ष से संचालक मोटरमैन द्वारा चलाई जाएगी। अगले कक्ष का चालक मोटरमैन आपात ब्रेक लगाने और रेलगाड़ी को सुरक्षापूर्वक संभालित करने के लिए जिम्मेदार होगा।

(ख) यदि आवश्यक हो तो, अगले स्टेशन पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने, परिचालित लाइन से खराब रेलगाड़ी को हटाने और सेवा को पुनः चालू करने के लिए दूसरी रेलगाड़ी के लाए जाने के लिए कार्रवाई विशेष अनुदेशों में यथा विनिर्दिष्ट प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी।

घ—नुकसानग्रस्त या दोषपूर्ण सवारों डिब्बों वाली रेल गाड़ियां

4.14 दोषपूर्ण सवारों डिब्बों का परीक्षण (1) किसी ऐसे सवारों डिब्बे को साथ, जो पटरा से उतर गया है या दोषपूर्ण हो गया, रेल गाड़ी स्टेशनों के बीच नहीं चलाई जाएगी जब तक कि रेलगाड़ी परीक्षक उसका जांच करके उसे पास नहीं कर देता।

(2) यदि कोई सवारी डिब्बा स्टेशनों के बीच पटरा से उतर गया हो तो चालक मोटरमैन उसे फिर से पटरा पर चढ़ाए जाने के बाद रेलगाड़ी को तब तक अगले स्टेशन तक नहीं ले जाएगा, जब तक कि इस सवारों डिब्बे का जांच करके उसे योग्य प्रमाणित न कर दिया गया हो और उसके साथ एक रेलगाड़ी परीक्षक न हो।

ङ—रेलगाड़ी चलाने से पहले पूर्वावधानियां

4.15 कर्मचारियों के प्रस्थान करने से पूर्व सूचनाओं की जांच करने के कर्तव्य प्रत्येक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन किसी रेलगाड़ी पर काम करने के लिए ड्यूटी पर आने के पश्चात् उनके मार्गदर्शन के लिए आरों को गई सूचनाओं का जांच करेंगे और उनसे यह सुनिश्चित करेंगे कि उस सेक्शन पर जिस पर उन्हें काम करना है, कोई ऐसी बात तो नहीं है जिसका उन्हें विशेष रूप से ध्यान रखना है।

4.16 रेलगाड़ियों का जांच (1) रेलगाड़ी परीक्षक द्वारा रेलगाड़ी को जांच विशेष अनुदेशों द्वारा यथा विहित प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी।

(2) जब तक कि रेलगाड़ी परीक्षक इस आशय की रिपोर्ट नहीं दे देता कि रेलगाड़ी यातायात सेवा के लिए सब बाबत योग्य है और उसमें ब्रेक शक्ति है, स्टेशन का स्टेशन मास्टर या डिपो का डिपो भार-साधक, जहां रेलगाड़ी का जांच की जाती है, रेलगाड़ी को चलाने की अनुमति नहीं देगा।

4.17 चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी को जांच यात्रा प्रारम्भ करने के पहले चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित करेगा कि—

(1) रेलगाड़ी को समुचित रूप से जोड़ा गया है;

(2) सभी विद्युत युग्मक (कपलिंग) समुचित रूप से बनाए गए हैं;

(3) रेलगाड़ी के नियंत्रण व शक्ति साधित समुचित रूप से काम कर रहे हैं;

(4) संपूर्ण रेलगाड़ी को ब्रेक प्रणाली, विनिर्दिष्ट रूप में समुचित रूप से काम कर रही है;

(5) प्रमुख बत्ती (हेड लाइट) और पिछली बत्ती (टेल लाइट) समुचित रूप से काम कर रहे हैं, और

(6) रेलगाड़ी समुचित रूप से चालू हालत में है।

4.18 संचालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी को जांच—संचालक मोटरमैन, रेलगाड़ी पर काम करने के लिए ड्यूटी पर आने के बाद स्वयं का यह समाधान कर लेगा कि—

(1) संचालक मोटरमैन और चालक मोटरमैन के बीच को संचार प्रणाली काम कर रही है;

(2) दरवाजे को बन्द करने का साधित समुचित रूप से काम कर रहा है;

(3) रेलगाड़ी का यात्री अलार्म साधित समुचित रूप से काम कर रहा है;

(4) रेलगाड़ी का बर्न और पम्पों के नियंत्रण समुचित रूप से चालू हालत में है।

(5) आपात ब्रेक प्रणाली समुचित रूप से काम कर रही है।

4.19 चालक मोटरमैन द्वारा कुछ आदेशों का पालन किया जाना स्टेशनों पर यात्रा के दौरान चालक मोटरमैन निम्नलिखित आदेशों का पालन करेगा।

(1) रेलगाड़ियों को प्रारम्भ करने, रोकने या मंचनन या आपात-काल में सेक्शन के मध्य यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने से संबंधित विषयों में यातायात नियंत्रक का कोई आदेश;

(2) स्टेशन मास्टर द्वारा या विशेष अनुदेशों के अधीन काम करने वाले किसी सेक्क द्वारा उसे दिया गया कोई आदेश, जहां तक वह उसकी रेलगाड़ी के सुरक्षित और समुचित प्रचालन की दृष्टि से ठीक है, और

(3) रेलगाड़ी के निरापद प्रचालन या यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित संचालक मोटरमैन द्वारा उसे दिया गया कोई आदेश।

ख. रेलगाड़ियों का संचालन करने वाले कर्मचारियों के कर्तव्य—

4.20 चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन यात्रा के समय पूरी तरह निगाह रखेंगे—(1) जब रेलगाड़ी चम रही हो तब प्रत्येक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन पूरी तरह निगाह रखेंगे।

(2) किसी खतरनाक स्थिति या खाल सिगनल को देखते ही चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को रोकने के लिए तत्काल कदम उठाएगा।

(3) आपातकाल में संचालक मोटरमैन आपात ब्रेक लगाकर रेल गाड़ी को रोक देगा।

4.21 संचालक मोटरमैन द्वारा पाकिंग ब्रेक लगाना—जब चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी को सुरक्षित करना अपेक्षित हो तब संचालक मोटरमैन रेलगाड़ी का पाकिंग ब्रेक लगावेगा।

4.22 रेलगाड़ी की सीटी बजाना—चालक मोटरमैन सीटी के लिए विनिर्दिष्ट कोड के अनुसार रेलगाड़ी की सीटी बजावेगा, अर्थात्

(क) रेलगाड़ी को चलाने से पहले, और

(ख) ऐसे अन्य अवसरों और स्थानों पर जो विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट किए जाएं।

4.23 संचालक और चालक मोटरमैन के बीच घंटी सकेत—जब अगले और पिछले चालन कक्ष के बीच घंटी संचार की व्यवस्था हो, तो विशेष अनुदेशों द्वारा विहित घंटी सकेत कोड का प्रयोग किया जाएगा।

4.24 यात्री—प्रत्येक संचालक मोटरमैन स्टेशनों पर चढ़ने और उतरने वाले यात्रियों पर निगाह रखेगा और सवारी डिब्बों के दरवाजे बन्द रखेगा और सवारी डिब्बों के दरवाजे बन्द करते समय सम्यक् ध्यान रखेगा। यदि रेलगाड़ी में लोक-संबोधन व्यवस्था (पब्लिक एड्रेस सिस्टम) उपलब्ध हो तो, यह दरवाजे बन्द करने से पहले यात्रियों को चेतावनी भी देगा।

छ—रेलगाड़ी के पहुँचने पर कर्मचारियों के कर्तव्य

4.25 चालक मोटरमैन यह देखेगा कि रेलगाड़ी रोक बोर्ड पर रुकती है—जब कोई रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर रुकती है तो चालक मोटरमैन यह देखेगा कि रेलगाड़ी रोक बोर्ड पर या ऐसे स्थान पर जहाँ ट्रेकों पर रोक-चिह्नों की व्यवस्था है, रुकी है, जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि रेलगाड़ी प्लेटफार्म पर सही ढंग से खड़ी हुई है। यदि ऐसा न हो तो, वह संचालक मोटरमैन को टेलीफोन से तत्काल सूचना देगा और सवारी डिब्बों के दरवाजों को खोलने से रोकेंगा।

4.26 यात्री रेलगाड़ी का स्टेशन पर खड़ी होने के बाद चपना—जब यात्री रेलगाड़ी किसी स्टेशन पर प्लेटफार्म के साथ-साथ, उसके आगे या पीछे खड़ी हो जाती है तो, चालक मोटरमैन किसी दुर्घटना से बचने के लिए उसे तभी चलायेगा जब संचालक मोटरमैन के आदेश मिल जाते हैं।

4.27 रेलगाड़ी चालक दल रेलगाड़ी को सीपे बिना उसे छोड़कर नहीं जाएगा—जब तक विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी को सीपे नहीं दिया जाता, तब तक चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को छोड़कर नहीं जाएंगे।

4.28 परिवर्तित लाइन पर रेलगाड़ियों का खड़ा करना—(1) जब कोई रेलगाड़ी किसी स्टेशन की परिवर्तित लाइन पर खड़ी हो जाती है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन तब तक रेलगाड़ी का भारसाधन नहीं छोड़ेंगे जब तक कि वे सवारी डिब्बों को समुचित रूप से सुरक्षित और यह सुनिश्चित न कर लें कि रेलगाड़ी किसी काटे या कौंधी (क्रॉसिंग) का उत्संघन नहीं कर रही है।

(2) स्टेशन मास्टर यह सुनिश्चित करेगा कि—

(क) जिस लाइन पर रेलगाड़ी खड़ी की गई है उसके सभी आवश्यक कांटे उस लाइन से विपरीत दिशा में सेट कर दिए गए हैं और ऐसे कांटों को ब्लेड्स और पैड तालों द्वारा अकड़ दिया गया है।

(ख) ऐसे पैड तालों की जांचियां तब तक उसकी वैयक्तिक अभिरक्षा में रहेंगी जब तक कि रेलगाड़ी लाइन छोड़ने के लिए तैयार न हो जाए, और

(ग) सवारी डिब्बों को समुचित रूप से सुरक्षित कर दिया गया है।

4.29 अवरोध लाइन पर रेलगाड़ी का प्रवेश—(1) कोई भी रेलगाड़ी स्टेशन की अवरोध लाइन पर "आफ" सिगनल लेकर प्रवेश नहीं करेगी।

(2) अपातकाल में, यदि किसी रेलगाड़ी को अवरोध लाइन पर प्रवेश करना हो तो, स्टेशन मास्टर यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा जो चालक मोटरमैन को रेडियो टेलीफोन पर सूचना देगा। रेलगाड़ी विशेष अनुदेशों के अनुसार धीरे-धीरे चलायी जाएगी।

(3) चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को पूरी तरह अपने नियंत्रण में रखेगा और किसी भी बाधा से पहले रुकने के लिए तैयार रहेगा।

4.30 शॉटिंग का नियंत्रण—(1) शॉटिंग कार्य का नियंत्रण स्थिर सिगनल या हैंड सिगनल द्वारा लिखित या मौखिक निर्देशों के अनुसार किया जायेगा।

(2) जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा अन्यथा प्राधिकृत न किया गया हो, शॉटिंग के दौरान प्रति 10 कि०मी० प्रति घंटे से अधिक नहीं होगी।

(3) सवारी डिब्बों की लूज शॉटिंग नहीं की जायेगी।

4.31 शॉटिंग की जिम्मेदारी—स्टेशन मास्टर या डिपो भारसाधक यह देखेगा कि रेलगाड़ियों या सवारी डिब्बों की शॉटिंग केवल ऐसे समय और ऐसी रीति से की जाए कि उससे कोई खतरा न हो।

4.32 डलान पर शॉटिंग—जब किसी डलान पर शॉटिंग की जा रही हो तो, शॉटिंग का भारसाधक भूमिगत रेल सेवक यह सुनिश्चित करेगा कि पार्किंग ब्रेक लगाया गया है और रेलगाड़ी या सवारी डिब्बों के नियंत्रण से बाहर होने को रोकने के लिए सभी पूर्वनिर्धारित बरती गई हैं।

ज—सेवक को मध्य यात्रियों को बाहर होने से रोकने के लिए रेलगाड़ी से उतारना

4.33 (क) रेलगाड़ी से उतारने की छत्तें—(1) निम्नलिखित अपात स्थिति और यातायात नियंत्रक के अनुदेशों के विना, यात्रियों को रेलगाड़ी पर रेलगाड़ी से नहीं उतारा जाएगा।

(2) यदि रेल गाड़ी रुकने के 30 मिनट के अन्दर रेलगाड़ी चालक-दल के लिए यातायात नियंत्रक के साथ सम्पर्क स्थापित करना संभव न हो तो चालक मोटरमैन, यदि उसकी गप में यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारना आवश्यक हो तो, साधारण नियम 4.33(ख)(1) के उपबन्धों के होते पर भी, यात्रियों को उतारने की ओर उन्हें संचालक मोटरमैन की देखरेख में निकटतम स्टेशन तक भेजने की व्यवस्था करेगा।

(3) उप-नियम (2) के उपबन्धों के होते हुए भी, ऐसे सभी मामलों में जिनमें आग, सलगी (फ्यूजिंग) या धुएँ, आदि की उपस्थिति से यात्रियों को आसन्न संकट हो तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की व्यवस्था जितना संभव हो शीघ्र की जाएगी।

(4) रेलगाड़ी को पार्किंग ब्रेक लगाकर आबद्ध रखा जाएगा।

(ख) रेलगाड़ी से उतारने की प्रक्रिया—रेलगाड़ी से उतारने के सभी मामलों में यातायात नियंत्रक यह सुनिश्चित करेगा कि—

(1) कर्षण विद्युत धारा का स्विच 'बन्द' कर दिया गया है,

(2) सुरंग की बलियां जल रही हैं;

(3) भूमिगत रेल के किसी प्रचालन पदधारी को यात्रियों के उतारने के काम का पर्यवेक्षण करने और उन्हें निकटतम स्टेशन तक सुरक्षित रूप से साथ ले जाने के लिए तैयार किया गया है; और

(4) यदि किसी पदधारी को तत्काल तैनात नहीं किया जा सकता हो तो, वह रेलगाड़ी चालकदल को उनके पर्यवेक्षण के अधीन यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की सलाह देगा। यात्रियों को संचालक मोटरमैन की देखरेख में निकटतम स्टेशन तक भेजा जाएगा।

#### अध्याय—5

#### स्टेशनों का नियंत्रण और कार्यचालन

5.1 कार्यचालन के लिए स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी स्टेशन-मास्टर—(1) स्टेशन पर या स्टेशन की सीमा के अन्दर, उसके आदेशों के अधीन स्थायी या अस्थायी रूप में नियोजित कर्मचारियों को सीपे गए कर्तव्यों के दक्षतापूर्ण निर्वहन के लिए जिम्मेदार होगा और ऐसे कर्मचारी स्टेशन के कार्यचालन में उसके प्राधिकार और निर्देश के अधीन होंगे।

(2) अपने आदेशों के अधीन कार्य करने वाले किसी भूमिगत रेल सेवक की छूटी में हर तरह की उपेक्षा की रिपोर्ट अविलम्ब अपने वरिष्ठ अधिकारी को करेगा।

(3) यह देखेगा कि सभी सिगनल, कांटे, लिफ्ट और एस्केलेटर तथा उसके स्टेशन पर उपलब्ध अन्य सभी मशीनरी ठीक से चालू हालत में हैं और उनमें होने वाली सभी खराबियों की रिपोर्ट समुचित प्राधिकारी को करेगा।

(4) यह देखेगा कि स्टेशन का कार्यचालन उस समय प्रवृत्त नियमों और विनियमों के पूर्णतः अनुसार किया जा रहा है।

(5) यह देखेगा कि स्टेशन पर प्राधिकृत व्यक्ति से भिन्न अन्य कोई भी व्यक्ति लाइन क्लियर नहीं मांगता है या देता है या आगे बढ़ने का प्राधिकार देता है।

(6) यह देखेगा कि भूमिगत रेल प्रशासन द्वारा जारी की गई कार्य-चालन सूचनाएं या अनुदेश या आदेश समुचित रूप से प्रदर्शित किए गए हैं या संबंधित कर्मचारियों में वितरित किए गए हैं।

(7) यह देखेगा कि रेलगाड़ी की समय सारणी और किराया-सूचियां स्टेशन पर सही रूप में प्रदर्शित की गई हैं।

(8) यह देखेगा कि उसके अधीन काम करने वाले सभी कर्मचारियों को इन नियमों या उनके सुसंगत उद्देश्य की एक प्रति दी गई है।

(9) प्रभावी पर्यवेक्षण बनाए रखने के लिए प्लेटफार्मों, टिकट विप्रेक्षियों, टिकट संग्रहण गेटों पर और उनके नियंत्रण के अर्धान्तर अन्ध

क्षेत्रों में अन्तर जाया करेगा और यह सुनिश्चित होगा कि प्लेटफार्मों, यात्री विवरण क्षेत्र, काम करने वाले कार्यालय और अन्य क्षेत्र साफ सुथरे रखे जाते हैं।

(10) यात्रियों को सभी शिकायतों या आवश्यकताओं पर ध्यान देगा और जब आवश्यक हो, यात्रियों को आवश्यक सहायता देगा; और

(11) विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट अन्य कर्तव्यों का पालन करेगा।

5.2 पुस्तकों तथा विवरणियों का रखा जाना—स्टेशन मास्टर यह देखेगा कि सभी पुस्तकें और विवरणियाँ साफ-सुथरी रखी जाती हैं और नियमित रूप से भरी जाती हैं।

5.3 उपस्कर तक पहुँच और उसका प्रचालन—किमी भी अप्राधिकृत व्यक्ति को उन स्थावरोक्त, जहाँ से कांटे, सिगनल विद्युत संचार उपकरण या भूमिगत रेल के कार्यचालन से संबंधित कोई अन्य उपस्कर प्रचालित किया जाता है, पहुँचने की अनुज्ञा नहीं दी जाएगी।

5.4 बुकिंग कार्यालयों और उन क्षेत्रों तक जो जनता के लिए खुले नहीं हैं, पहुँच—(1) बुकिंग कार्यालयों और अन्य कार्यालयों को, यदि आवश्यक हो तो, ताला लगाकर रखा जाएगा और विशेष अनुदेशों के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों को ही भ्रमण करने की अनुज्ञा दी जाएगी।

(2) प्रतिविद्ध क्षेत्रों में प्रवेश पर पाबन्दी से संबंधित उपयुक्त सूचनाएँ लगाई जाएँगी।

5.5 प्रारूप (फार्म)—(1) रेलगाड़ियों के प्रचालन से संबंधित सभी संदेश और लिखित प्राधिकार विशेष अनुदेशों के अधीन विहित प्रारूपों में तैयार किए जाएँगे और उन पर स्टेशन की मोहर लगाई जाएगी।

(2) यदि आवश्यक छपा हुआ प्रारूप उपलब्ध न हो तो, आपातकाल के तौर पर विनिर्दिष्टों से युक्त एक हस्तलिखित प्रारूप तैयार किया जाएगा और उनके लिए जो कारण हैं उन्हें स्टेशन डायरी में लेखबद्ध किया जाएगा।

5.6 स्टेशनों का खोला जाना—जब तक कि विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत न किया जाए या आपातकाल में अस्थाई रूप से बन्द करना आवश्यक न हो, स्टेशन सब प्रकार से यातायात समय में खुले रहेंगे।

5.7 प्लेटफार्मों पर भीड़-भाड़ का नियंत्रण—(1) प्लेटफार्मों पर अधिक भीड़ हो जाने की दशा में टिकटों का विक्रय अस्थायी रूप से बन्द कर दिया जाएगा और यात्री विनियमन को विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रवृत्त किया जाएगा।

(2) ऐसे मामलों में, पहुँचने वाली रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को, जब आवश्यक हो तो, सावधान कर दिया जाएगा।

(3) स्टेशनों पर लोक संबोधन पद्धति द्वारा यात्रियों को अपनी सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सावधान कर दिया जाएगा।

5.8 भोज्य मांगने, सामान बेचने और धूम्रपान आदि का प्रतिषेध—कोई भी व्यक्ति भोज्य नहीं मांगेगा, सामान नहीं बेचेगा, धूम्रपान नहीं करेगा, खर्तूस नहीं करेगा या ऐसा व्यवहार नहीं करेगा जिससे कि भूमिगत रेल परिसर के भीतर और रेलगाड़ियों में अन्य व्यक्तियों को असुविधा हो तथा भूमिगत रेल परिसर का दुरुपयोग नहीं करेगा। इस नियम के अतिक्रमण करने वाले व्यक्ति अधिप्राप्त के दायित्वाधीन होंगे।

अध्याय—6

वुर्चटनाएँ और अप्राप्य घटनाएँ

क—साधारण

6.1 “आपात” का परिभाषा—ऐसी किन्हीं घटनाओं को, जिनमें यात्रियों और कर्मचारियों को क्षति, भूमिगत रेल के उपस्कर या संपत्ति को नुकसान, यातायात में बिलम्ब या भंग या इन परिस्थितियों की कोई भी किसी-जुली स्थिति अन्तर्बलित हो, उसे “आपात” समझा जाएगा और तदनुसार उनमें बहना जाएगा।

6.2 भूमिगत रेल सेवकों द्वारा घटनाओं की रिपोर्ट करना—घटना की, संबंधित भूमिगत रेल कर्मचारी या किसी अन्य ऐसे व्यक्ति द्वारा, जो उसे देखे, अस्थान समीचीनता के साथ ड्यूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक या निकटतम स्टेशन मास्टर को रिपोर्ट की जाएगी।

6.3 “आपात” की स्थिति में यातायात नियंत्रक के कर्तव्य—(क) अब यातायात नियंत्रक को किसी घटना या अवरोध की रिपोर्ट मिलती है तो वह देखेगा कि यातायात की या भूमिगत रेल संपत्ति और उपस्कर की सुरक्षा के लिए हर संभव अतिरिक्त समर्पण साधनों द्वारा सभी आवश्यक पूर्वावधानियाँ बरती गई हैं।

(ख) यदि कोई वुर्चटना रेलगाड़ी के साथ हो जाती है तो यातायात नियंत्रक वुर्चटना स्थल पर भेजे जाने वाला सभी आवश्यक सहायता का प्रबन्ध करेगा।

(ग) ड्यूटी पर तैनात यातायात नियंत्रक, किसी घटना की सूचना प्राप्त होने पर, निकटतम स्टेशन मास्टर, विभागीय पर्यवेक्षक और संबंधित अधिकारियों को तत्काल सूचित करेगा जो विशेष अनुदेशों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करेंगे।

6.4 आपात की स्थिति में स्टेशन मास्टर और विभागीय पर्यवेक्षक के साधारणतया कर्तव्य—स्टेशन मास्टर या विभागीय पर्यवेक्षक को किसी घटना के बारे में सूचित किये जाने पर वह—

(क) स्थिति से निपटने के लिए, यथासंभव अपने साधनों द्वारा और विशेष अनुदेशों के अनुसार, कार्रवाई करेगा और किसी बाहरी सहायता का आवश्यकता होने की दशा में यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा, और

(ख) स्थिति सामान्य होने के बाद, हर घटना की रिपोर्ट विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रस्तुत करेगा।

6.5 “आपात” में कार्रवाई के लिए प्राथमिकता का क्रम—किसी “आपात” की स्थिति में, निम्नलिखित के संबंध में कार्रवाई जहाँ तक संभव हो, शीघ्रता से की जाएगी—

(क) जीवन की रक्षा और पीड़ा को कम करना,

(ख) भूमिगत रेल को संपत्ति और उपस्कर की सुरक्षा करना,

(ग) रेलगाड़ियों का निरापेक्ष परिचालन स्थिति को पुनः स्थापित करना,

(घ) यातायात सेवाओं को प्रारम्भ करना।

6.6 “आपात” के दौरान क्रियाकलापों की अभिलिखित करना—

“आपात” की स्थिति रहने तक सभी क्रियाकलापों का व्यतिरेक अभिलेख यातायात नियंत्रक द्वारा कालानुक्रम में रखा जाएगा।

6.7 यातायात विनियमन—अपेक्षानुसार यातायात का विनियमन, यातायात नियंत्रक द्वारा किया जाएगा। विशेष अनुदेशों के अनुसार, यथासंभव, रेलगाड़ियाँ स्टेशनों के बीच चलाई जाएँगी।

**ख. बी स्टेशनों के बीच रीकी गई रेलगाड़ियाँ**

6.8 रेलगाड़ी में खराबी—यदि कोई रेलगाड़ी किसी खराबी के कारण रीकी गई है तो चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन आपस में संपर्क करेंगे।

**चालक मोटरमैन—**

(1) कारण अभिनिश्चित करने के बाद यात्रायात नियंत्रक को सूचित करेगा ;

(2) खराबी को दूर करने और मेमशन को साफ करने के लिए सभी कार्रवाई करेगा, जिसके लिए वह सक्षम हो ;

(3) यदि अधिक विपत्ति की संभावना हो तो, यात्रियों को परिस्थितियों से अवगत कराएगा ;

(4) विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी में यात्रियों को उतारने के लिए कार्रवाई करेगा ;

(5) यदि खराब रेलगाड़ी को सेक्शन में हटाने के लिए सहायक रेलगाड़ी की आवश्यकता हो तो, यात्रायात नियंत्रक को सूचित करेगा और सहायता आने तक प्रतीक्षा करेगा ;

(6) यदि रेलगाड़ी की खराबी दूर कर दी गई है तो भी, सहायता की माग करने के बाद रेलगाड़ी चलाने की कोई कार्रवाई तब तक नहीं करेगा जब तक कि यात्रायात नियंत्रक यह पुष्टि न कर दे कि सहायता रेलगाड़ी ब्याक सेक्शन में प्रविष्ट नहीं हुई है और सहायता की व्यवस्था रद्द कर दी गई है ; और

(7) स्टेशन पर पहुँचने के बाद, स्टेशन मास्टर को लिखित रिपोर्ट देगा।

6.9 कर्षण विद्युतधारा (ट्रैक्शन करंट) का न होना—स्टेशनों के बीच चलते समय यदि चालक मोटरमैन को पता चले कि कर्षण विद्युत धारा बन्द कर दी गई है और पुनः चालू नहीं की गई है, तो

(1) यदि संभव हो तो रास्ते में हैड खमरा सिगनल या किसी अप्राधिकृत परिस्थिति पर रैली दृष्टि रखते हुए चालक मोटरमैन अगले स्टेशन तक रेलगाड़ी को ले जाएगा और अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद वह स्टेशन मास्टर से अनुदेश प्राप्त करेगा।

(2) यदि चालक मोटरमैन को अगले स्टेशन तक पहुँचने के पहले ही रेलगाड़ी को रोकना पड़े, तो वह—

(क) किसी सुविधाजनक स्थान पर अपनी रेलगाड़ी को खड़ा करेगा और उसे लुढ़कने से संचालन को रोकने के लिए सुरक्षित करेगा ;

(ख) यदि विनिर्दिष्ट समय के भीतर कर्षण विद्युत धारा चालू नहीं की जाती है तो, यात्रायात नियंत्रक से संपर्क स्थापित करके कारण जानने का प्रयत्न करेगा ;

(ग) यदि कर्षण विद्युत धारा के 30 मिनट के अन्दर चालू किए जाने की संभावना न हो, यात्रियों को परिस्थितियों से अवगत कराएगा और यदि आवश्यक हो, तो विशेष अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी से यात्रियों को उतारेगा ;

(घ) यात्रायात नियंत्रक के अनुदेशों के अनुसार सेक्शन को साफ करेगा ; और

(ङ) जहाँ सहायक रेलगाड़ी की आवश्यकता हो, वहाँ यात्रायात नियंत्रक से पड़ताल करेगा कि सहायक रेलगाड़ी किस ओर भेजी जा रही है और उसके निर्देशानुसार अगली उपयुक्त कार्रवाई करेगा।

6.10 रेलगाड़ी का विभाजन—(1) किसी रेलगाड़ी के चलने के दौरान विभाजन होने की दशा में आपात ब्रेक के स्वतः लग जाने के कारण

रेलगाड़ी के दोनों भागों के रुक जाने के पश्चात् चालक मोटरमैन और संचालक मोटरमैन संबंधित भागों में लुढ़कने में रोकने के लिए पाकिंग ब्रेक लगाएंगे।

(2) चालक मोटरमैन, संचालक मोटरमैन से संपर्क करने के बाद परिस्थितियों के बारे में यात्रायात नियंत्रक को रिपोर्ट करेगा।

(3) यदि युग्मक क्षतिग्रस्त न हुए हों तो दोनों भागों को जोड़ने के बाद रेलगाड़ी सही अवस्था में ले आई जाएगी। यांत्रिक युग्मकों के क्षतिग्रस्त होने की दशा में यात्रायात नियंत्रक से प्राप्त अनुदेशों के अनुसार दोनों भाग अलग-अलग ले जाए जाएंगे।

(4) यदि सेक्शन को साफ करने के लिए सहायता की आवश्यकता हो, तो चालक मोटरमैन यात्रायात नियंत्रक को इसकी सूचना देगा और यात्रायात नियंत्रक के निर्देशानुसार कार्रवाई की जाएगी।

(5) रेलगाड़ी के विभाजन की सूचना मिलने पर यात्रायात नियंत्रक दोनों छोर के स्टेशन मास्टरों को सूचित करेगा।

6.11 प्रस्थान करने के प्राधिकार के बिना ब्लॉक सेक्शन में रेलगाड़ी—(1) चालक मोटरमैन को यह ज्ञात होने पर कि उसके पास प्रस्थान करने का प्राधिकार नहीं है, वह रेलगाड़ी को रोकने की तुरन्त कार्रवाई करेगा। वह संचालक मोटरमैन को परिस्थितियों के बारे में सूचित करेगा।

(2) वह यात्रायात नियंत्रक से संपर्क स्थापित करके निकटतम स्टेशन तक जाने के लिए उसकी अनुज्ञा अभिप्राप्त करेगा।

(3) चालक मोटरमैन, संचालक मोटरमैन को सूचित करने के बाद, रेलगाड़ी को अगले स्टेशन तक ले जाएगा।

(4) अगले स्टेशन पर पहुँचने के बाद, चालक मोटरमैन लिखित रूप से घटना की रिपोर्ट देगा।

(5) यात्रायात नियंत्रक, स्टेशन मास्टर द्वारा या अन्यथा यह सूचना मिलने पर कि रेलगाड़ी ब्लॉक सेक्शन में प्रस्थान करने के प्राधिकार के बिना प्रवेश कर गई है, रेलगाड़ी को रोकने की व्यवस्था करेगा और यदि आवश्यक हो तो कर्षण विद्युत धारा बन्द कर देगा। फिर वह चालक मोटरमैन से संपर्क स्थापित करके, आवश्यकतानुसार रेलगाड़ी को फिर चलाने के लिए अनुदेश देगा।

**ग. अप्राधिकृत घटनाएँ**

6.12 घाग और छुआ—(1) भूमिगत रेल सेवकों के साधारणतया कर्तव्य—यदि कोई भूमिगत रेल कर्मचारी घाग लगी देखे, जिस से आग को खतरा हो या जो संपत्ति को नुकसान कारित करे या रेल गाड़ियों के परिचालन में बाधा उत्पन्न करे, तो वह—

(क) जीवन और संपत्ति की रक्षा के लिए सब संभव उपाय करेगा, घाग को फैलने से रोकेंगा और उसे बुझाएगा ; और

(ख) जब उसमें उपस्कर अंतर्बलित हो तब निकटतम स्टेशन मास्टर को या संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक को घटना की रिपोर्ट करेगा।

(2) स्टेशन मास्टर और विभागीय पर्यवेक्षकों के कर्तव्य—स्टेशन मास्टर या संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक ऐसी सूचना प्राप्त होने पर—

(क) घाग की प्रकृति और उसका फैलाव संबंधी सूचना देते हुए यात्रायात नियंत्रक को घटना की रिपोर्ट करेगा, आवश्यकतानुसार उसमें सहायता मांगेगा ; और

(ख) स्थानीय कर्मचारियों की सहायता से घाग बुझाने के अपने साधनों द्वारा सब संभव कार्रवाई करेगा।

(3) यातायात नियंत्रक के कर्तव्य.—प्राग लगने की घटना से संबंधित रिपोर्ट का प्राप्ति पर यातायात नियंत्रक—

- (क) घुएँ या प्राग लगने का स्थान, उसकी प्रकृति और फैलाव संबंधी सूचना एकत्र करेगा;
  - (ख) आवश्यकतानुसार, विद्युतधारा को बन्द कर देगा;
  - (ग) विशेष अनुदेशों के अनुसार, सभी संबंधित पथधारियों को सूचित करेगा;
  - (घ) आवश्यकतानुसार सहायता की व्यवस्था करेगा, जिसके अन्तर्गत विशेष अनुदेशों के अनुसार धुआँ निष्कासन प्रणाली (स्मोक एक्सट्रैक्शन सिस्टम) को सक्रिय बनाना भी है;
  - (ङ) अपेक्षित होने पर यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की व्यवस्था करेगा; और
  - (च) यात्रियों और स्टेशन कर्मचारियों को सूचित करते हुए यातायात को यथोचित रूप से विनियमित करेगा।
- (4) रेलगाड़ी चालक दल के कर्तव्य.—(क) यदि साध्य हो तो चालक मोटरमैन द्वारा रेलगाड़ी को भ्रमले स्टेशन तक ले जाया जायेगा, जहाँ प्रकोप से बरतने के लिए तत्परता से कार्रवाई की जायेगी, जिसके अन्तर्गत गम्भीर चाप (आफिस) और संलयी (फ्यूजिंग) को रोकने के लिए विद्युत-प्रदाय स्रोत को काटना भी है।
- (ख) यदि रेलगाड़ी को भ्रमले स्टेशन तक ले जाना संभव नहीं है तो चालक मोटरमैन रेलगाड़ी को किसी ऐसे स्थान पर रोक देने का प्रयास करेगा जहाँ यात्रियों की सुविधापूर्वक उतारा जा सके।
- (ग) यदि प्राग फैलने की संभावना है तो रेलगाड़ी को, यदि संभव हो तो, विभाजित कर दिया जायेगा और रेलगाड़ी के प्रभावित भाग को निकाल देने की व्यवस्था की जाएगी।

6.13 विद्युत उपस्कर में प्राग.—किसी विद्युत उपस्कर में या उसके निकट प्राग होने की दशा में संबंधित भूमिगत रेल सेवक, यदि वह उपस्कर को संभालने के लिये सक्षम है, और इस प्रयोजनाय प्रशिक्षित है, विद्युत धारा को बन्द करने की व्यवस्था करेगा और प्रभावित भाग को भ्रमल कर देगा।

6.14 सुरंग (टनेल) में बाढ़.—(1) रिपोर्ट करना.—(क) यदि कोई भूमिगत रेल सेवक सुरंग में बाढ़ की स्थिति देखता है तो वह उसकी रिपोर्ट यातायात नियंत्रक को तत्काल करेगा और प्रभावित क्षेत्र से संबंधित स्थान, पटरी शीर्ष की बावत अनुमानित जलस्तर, उस स्थान, जहाँ प्रणाली में पानी प्रवेश कर रहा है, यदि ज्ञात हो, और अनुमानित बहाव तथा बाढ़ग्रस्त क्षेत्र के विस्तार के बारे में सूचना देगा।

(ख) सूचना प्राप्त होने पर यातायात नियंत्रक इस घटना के बारे में सभी संबंधित व्यक्तियों को विशेष अनुदेशों के अनुसार रिपोर्ट करेगा।

(2) यातायात विनियमन.—(क) उस क्षेत्र में पहुँचने वाले किसी रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को यातायात नियंत्रक सावधान करेगा।

(ख) यदि जल-स्तर मुख्य माले के ऊपर है तो प्रभावित क्षेत्र के ऊपर रेलगाड़ी सेवाएँ निलम्बित कर दी जाएंगी।

(3) कर्षण विद्युत (पावर).—(क) यह सुनिश्चित करने के पश्चात् कि कोई रेलगाड़ी वहाँ छड़ी नहीं है, प्रभावित बाढ़ग्रस्त क्षेत्र में कर्षण विद्युत प्रदाय बन्द कर दिया जाएगा।

(ख) स्थिति सामान्य हो जाने के बाद विशेष अनुदेशों के अनुसार कर्षण विद्युत प्रदाय पुनःस्थापित कर दिया जाएगा।

(4) यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारना.—जब कोई रेलगाड़ी बाढ़ग्रस्त क्षेत्र में फँस जाती है, तो यात्रियों को रेलगाड़ी से उतारने की कार्रवाई सा.नि. 4.33 के अधीन की जाएगी।

996 GI/84—3

(5) बाढ़ की स्थिति से निपटने की कार्रवाई.—सूचना प्राप्त होने पर संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक, विशेष अनुदेशों के अधीन बाढ़ की स्थिति से निपटने की कार्रवाई करेंगे।

6.15 असुरक्षित दशाओं की, जिससे रेलगाड़ियों का परिचालन प्रभावित होने की संभावना है, रिपोर्ट करना.—(1) चालक मोटरमैन, संचालक मोटरमैन और स्टेशन मास्टर किसी ऐसी दशाओं या अप्राप्यिक परिस्थितियों, जिनसे रेलगाड़ियों का निरापद और समुचित परिचालन प्रभावित होने की संभावना है, के बारे में यातायात नियंत्रक को सूचित करेगा।

(2) ऐसी खराबी या असफलता के बारे में ज्ञात हो जाने पर यातायात नियंत्रक अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार संबंधित विभागीय पर्यवेक्षक को इसकी सूचना देगा।

अध्याय 7

केवल एक रेलगाड़ी पद्धति

7.1 प्रचालन पद्धति और साधारण नियमों का लागू होना.—स्टेशनों के बीच सभी रेलगाड़ियों का प्रचालन "केवल एक रेलगाड़ी पद्धति" के अनुसार होगा।

7.2 केवल एक रेलगाड़ी पद्धति मर्मभूत.—केवल एक रेलगाड़ी पद्धति में, एक सेक्शन पर एक समय में केवल एक रेलगाड़ी रहेगी।

7.3 ब्लॉक सेक्शन में प्रवेश करने का प्राधिकार.—(क) चालक मोटरमैन अपनी रेलगाड़ी को ब्लॉक सेक्शन में तब तक नहीं ले जाएगा जब तक उसके पास विशेष अनुदेशों के अधीन प्रस्थान करने का प्राधिकार न हो,

परन्तु आपातकाल में यातायात नियंत्रक, विशेष अनुदेशों के अनुसार सेक्शन में एक दूसरी रेलगाड़ी को प्रवेश करने की अनुज्ञा दे सकेगा।

7.4 ब्लॉक स्टेशनों पर लाइन साफ (क्लियर) और प्रस्थान करने का प्राधिकार देने की शर्तें.—(क) लाइन साफ पीछे के ब्लॉक स्टेशन को तब तक नहीं दिया जायेगा जब तक दोनों ओर के स्टेशनों के बीच ब्लॉक सेक्शन सभी अवरोधों से मुक्त हों और उस ब्लॉक स्टेशन पर, जिसके लिए लाइन साफ दिया गया है, लाइन प्रथम रोक सिग्नल या विशेष अनुदेशों द्वारा अव्यथा उपबंधित स्थान तक ही साफ न हो बल्कि उससे कम से कम 180 मीटर की दूरी तक भी साफ हो।

(ख) किसी ब्लॉक स्टेशन पर प्रस्थान करने का प्राधिकार तब तक नहीं दिया जाएगा जब तक कि अगले ब्लॉक स्टेशन से लाइन साफ नहीं मिल जाते हैं।

7.5 परिचालन लाइन पर अवरोध.—(क) आपातकाल में और विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाय यातायात समय के दौरान स्टेशनों पर या उनके बीच परिचालन लाइन पर कोई अवरोध अनुज्ञात नहीं किया जाएगा।

(ख) विशेष अनुदेशों के अधीन विहित शर्त करने का प्राधिकार चालक मोटरमैन को यातायात इतर समय के दौरान स्टेशनों पर या ब्लॉक खण्ड में परिचालन लाइन पर शॉटिंग करने के लिए दिया जाएगा।

अध्याय 8

ब्लॉक प्रचालन

8.1 लाइन साफ (लाइन क्लियर) देने या लेने के साधन.—ब्लॉक स्टेशनों के बीच रेलगाड़ी परिचालित करने के लिए लाइन साफ (क्लियर) संचालन का विनियमन निम्नलिखित द्वारा किया जाएगा:—

(क) ट्रैक सर्किटों द्वारा;

(ख) विद्युत संचार उपकरणों द्वारा;

(ग) दोनों को मिलाकर

8.2 संचार उपकरणों की व्यवस्था—सभी ब्लॉक स्टेशनों पर साधारण नियम 8.1 के प्रयोजन के लिए विद्युत संचार उपकरणों की व्यवस्था की जाएगी।

8.3 सक्षमता प्रमाण-पत्र—(1) कोई भी व्यक्ति किसी रेलगाड़ी के लिए भाइन साफ तब तक नहीं दे सकता है, न ले सकता है जब तक कि उसे भूमिगत रेल प्रशासन द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी व्यक्ति से सक्षमता प्रमाण-पत्र नहीं मिल जाता है।

(2) उप नियम (1) के अधीन निर्दिष्ट सक्षमता प्रमाणपत्र विशेष अनुदेशों में विनिर्दिष्ट अवधि के लिए विधिमाम्य होगा।

8.4 रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर—(1) रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर स्टेशन मास्टर द्वारा या उसके आदेशों के अधीन रखा जायेगा।

(2) संदेश भेजने या प्राप्त होने या रेल गाड़ियों के लिए जाने और भजे जाने के वास्तविक समय उभयों प्रविष्ट किए जाएंगे। समय निकटतम आधे मिनट तक अभिलिखित किए जाएंगे।

(3) रजिस्टर में सभी प्रविष्टियाँ स्याही से की जाएंगी।

(4) रजिस्टर में दर्ज कोई भी घरा मिटाया नहीं जाएगा किन्तु यदि कोई प्रविष्टि गलत पायी जाती है तो उसके ऊपर एक लाइन इस प्रकार खींच दी जायेगी जिससे उसे किसी भी समय पढ़ा जा सके और उसके ऊपर सही प्रविष्टि दर्ज कर दी जायेगी।

8.5 प्रस्थान करने का प्राधिकार—प्रचालन प्रणाली के अन्तर्गत किसी रेलगाड़ी के लिए प्रस्थान करने का प्राधिकार निम्नलिखित रूप में होगा—

(क) स्टार्टर सिगनल को "आफ" स्थिति में करके या

(ख) विशेष अनुदेशों में इस निमित्त विनिर्दिष्ट किसी दस्तावेज द्वारा।

8.6 चालक मोटरमैन द्वारा प्रस्थान करने के प्राधिकार की जाँच—

(1) रेलगाड़ी चलाने के पहले चालक मोटरमैन यह सुनिश्चित कर लेगा कि उसे जो प्रस्थान करने का प्राधिकार दिया गया है वह उचित है और यदि उक्त प्राधिकार लिखित रूप में है तो वह पूर्ण है और उस पर स्याही से सम्यक रूप से पूरे हस्ताक्षर किए गए हैं।

(2) यदि उपनियम (1) में उल्लिखित बातों का अनुपालन नहीं हुआ है तो चालक मोटरमैन रेलगाड़ी चलाने से पहले उस भूल या कमी को दूर करा लेगा।

8.7 ब्लॉक सेक्शन को बन्द करने की शर्तें—जब रेलगाड़ी ब्लॉक सेक्शन को खाली कर चुकी हो और स्टेशन पूरी तरह पहुँच गई हो या सेक्शन के अवरोध का कारण दूर कर दिया गया हो तब ब्लॉक सेक्शन को बन्द कर लिया जायेगा।

8.8 प्रस्थान करने के प्राधिकार के बारे में स्टेशन मास्टर की जिम्मेदारी—(1) चालक मोटरमैन को प्रस्थान करने का प्राधिकार भूमिगत रेल सेवक, जिसे इस विधिमाम्य विशेष अनुदेशों द्वारा नियुक्त किया गया है, के अतिरिक्त कोई अन्य व्यक्ति नहीं देगा।

(2) प्रस्थान करने का प्राधिकार इस प्रयोजन के लिए प्रक्रिया का अनुपालन करने के बाद ही चालक मोटरमैन को दिया जाएगा।

(3) जब प्रस्थान करने का प्राधिकार लिखित रूप में हो तो वह पूर्ण होना चाहिए और उस पर स्याही से पूरे हस्ताक्षर होने चाहिए।

8.9 ट्रेक सिकटों का खराब हो जाना—जब ब्लॉक कार्यचालन के लिए ट्रेक सिकटों की व्यवस्था की गई हो और उनके संयोजन खराब हो जाएं तब विद्युत संचार उपकरणों से लाइन साफ लिया जायेगा।

8.10 प्रस्थान करने के लिखित प्राधिकार के प्रारूप—(1) प्रस्थान करने का प्राधिकार, भूमिगत रेल प्रशासन द्वारा विशेष रूप से इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध किए गए प्रारूपों पर लिखा जाएगा।

(2) ऐसे प्रारूप पुस्तक के रूप में जिल्दबंद किए जाएंगे और स्टेशन मास्टर या विशेष अनुदेशों द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी भूमिगत रेल सेवक द्वारा प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर रखे जाएंगे।

(3) जब तक आवश्यक न हो, कोई भी लिखित प्रस्थान करने का प्राधिकार न लिखा जाएगा, न हस्ताक्षरित होगा।

8.11 संदेशों और लिखित प्रस्थान करने के प्राधिकारों का परिरक्षण: रेलगाड़ी के संदेशों और लिखित प्रस्थान करने के प्राधिकारों को उस समय के पहले या जैसा विशेष अनुदेशों में प्राधिकृत हो नष्ट नहीं किया जाएगा।

8.12 लाइन साफ को रद्द करना—जब किसी लाइन माफ को रद्द कर दिया जाता है तब भेजे गए और प्राप्त किए गए संदेशों की प्रविष्टि रेलगाड़ी सिगनल रजिस्टर में की जाएगी।

8.13 विद्युत संचार उपकरण में खराबी—उस सेक्शन पर, जहाँ ब्लॉक स्टेशनों के बीच विद्युत संचार उपकरण पर लाइन साफ लिया गया है, विद्युत संचार उपकरण के खराब हो जाने पर रेलगाड़ियाँ विशेष अनुदेशों के अनुसार चलाई जाएंगी।

8.14 रेलगाड़ी चालक दल और यातायात नियंत्रक के बीच रेडियो संचार का भंग हो जाना—रेलगाड़ी चालक दल और यातायात नियंत्रक के बीच रेडियो संचार भंग हो जाने की दशा में रेलगाड़ी चालक दल आपातकालीन टेलीफोन का उपयोग करके यातायात नियंत्रक से संपर्क स्थापित करेगा और विशेष आदेशों के अनुसार काम करेगा।

## अध्याय 9

### रेल पथ और संकर्म

9.1 रेलपथ और संकर्म की दशा—प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक अपने भारसाधक के अधीन रेलपथ और संकर्म की दशा के लिए जिम्मेदार होगा।

9.2 लाइन का अनुरक्षण—प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक—

(1) यातायात-इतर समय के दौरान अनुरक्षण कार्य के लिए कार्यक्रम बनाएगा और उसकी व्यवस्था करेगा;

(2) यह देखेगा कि उसके भारसाधक वाली पूरी लाइन या संकर्म का अनुरक्षण दक्षतापूर्वक किया जाता है; और

(3) रेलपथ या संकर्म में होने वाली उन सभी दुर्घटनाओं या खराबियों की, जो उसके विचार से रेलगाड़ियों के निरापद परिचालन में बाधा डाल सकती हैं, रिपोर्ट भार साधक इंजीनियर को तत्परता से करेगा और साथ ही दुर्घटना को रोकने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई करेगा।

9.3 सामान की देखभाल—प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक अपने भार साधक वाली सभी रेलों, बेंचरों स्लीपरों और अन्य सामान की सुरक्षा का प्रबंध करेगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इनमें से जो भी सामान वस्तुतः काम में नहीं आ रहा है उसे ट्रैक वेड से हटा लिया गया है जिससे कि रेलगाड़ियों के परिचालन में बाधा न पड़े।

9.4 रेलपथ और संकर्म का निरीक्षण: (1) रेलपथ के प्रत्येक भाग का निरीक्षण, विशेष अनुदेशों के अनुसार इस निमित्त नियुक्त किसी भूमिगत रेल सेवक द्वारा प्रतिदिन पैदल किया जाएगा।

(2) सभी संकर्मों का जिसके अंतर्गत सिगनल और संयोजन गियर कांटें और कीपों, तृतीय रेल और रेलगाड़ियों की सुरक्षा और प्रचालन पर प्रभाव डालने वाले अन्य उपकरण भी हैं, विशेष अनुदेशों के अनुसार नियमित रूप से निरीक्षण किया जाएगा।

9.5 रेलगाड़ियों या यातायात को खतरा पैदा करने वाले कार्य—  
(1) कोई भी रैंग किसी ऐसे कार्य को रेलपथ या संकर्म निरीक्षक या विशेष अनुदेशों द्वारा इस निमित्त नियुक्त सक्षम भूमिगत रेल सेवक को पूर्व अनुज्ञा के बिना प्रारंभ या निष्पादित नहीं करेगा जिसमें रेल गाड़ियों या यातायात को खतरा हो और ऐसी अनुज्ञा देने वाला भूमिगत रेल सेवक ऐसे कार्य के अधीक्षण के लिए स्वयं उपस्थित रहेगा।

(2) जहाँ उपनियम (1) के अधीन संकर्म में कोई सिगनल या बिद्युत गियर प्रभावित है वहाँ कार्य आगे बढ़ने की अवधि के दौरान संबंधित विभाग के सक्षम प्रतिनिधि की उपस्थिति की व्यवस्था की जाएगी।

(3) यदि आवश्यक हो तो, विशेष अनुदेशों के अनुसार कर्मचारियों की सुरक्षा के लिए कर्षण बिद्युत धारा को बंद कर दिया जायेगा।

9.6 ट्रैक और संरचना की अपासकालीन मरम्मत—यदि किसी खोत से संरचना या ट्रैक को नुकसान होने की रिपोर्ट प्राप्त होती है जिसमें रेलगाड़ियों के निरास्य परिवालन के लिए तुरन्त ध्यान देना अपेक्षित है और यदि कार्य को यातायात समय के दौरान करना है तो, यातायात नियंत्रक—

- (क) प्रभावित सेक्शन पर रेलगाड़ी सेवा को बन्द करने के आदेश देगा,
- (ख) संबंधित रेलपथ या संकर्म निरीक्षक को घटनास्थल पर जाने की सूचना देगा,
- (ग) कार्य प्रारंभ होने के पूर्व प्रभावित भाग पर कर्षण बिद्युत धारा को बंद करवाएगा, और
- (घ) सक्षम इंजीनियरी अधिकारी द्वारा संबंधित संरचना या ट्रैक पर काम करने और उसे ठीक (फिट) का प्रमाण पत्र दिये जाने के बाद विशेष अनुदेशों के अनुसार प्रभावित सेक्शन पर रेलगाड़ी सेवा पुन आरंभ की जायेगी।

9.7 लाइन में बाधा डालने वाली सक्रियाएं प्रारंभ करने से पहले पूर्वावधानी रेलपथ या संकर्म पर नियोजित कोई भी व्यक्ति तब तक कोई पटरी (रेल) नहीं बदलेगा, काटो या सिगनलों का कनेक्शन नहीं काटेगा या लाइन को बाधा पहुंचाने वाली कोई अन्य सक्रिया प्रारंभ नहीं करेगा जब तक—

- (क) विशेष अनुदेशों के अनुसार प्राधिकृत इंजीनियरी अधिकारी द्वारा यातायात नियंत्रक से ट्रैक का कब्जा न ले लिया गया हो,
- (ख) कर्मचारियों के लिए सुरक्षित पूर्वावधानियां न बरती गई हों,
- (ग) भारसाधक इंजीनियरी पदधारी ने जो स्थल पर कार्य का अधीक्षण कर रहा है, यह सुनिश्चित न कर लिया हो कि आवश्यकतानुसार कर्षण बिद्युत धारा को बंद कर दिया गया है, और
- (घ) कार्य स्थल को विशेष अनुदेशों के अनुसार सुरक्षित न कर लिया गया हो।

9.8 रेलगाड़ियों की गति को नियंत्रित करने के लिए सिगनल दिखलाना—जब कभी लाइन का मरम्मत या किसी अन्य अवरोध के कारण चालक मोटरमैन को यह बताना आवश्यक हो कि उसे रेलगाड़ी रोकना है या निर्दिष्ट गति से रेलगाड़ी बढ़ाना है,

- (क) यातायात के लिए दोनों दिशाओं में विशेष अनुदेशों के अधीन अनुमोदित आकार-प्रकार के बैतारनी बोर्ड सहित रोक और आगे बढ़ो बोर्ड या गति सूचक की व्यवस्था की जाएगी।
- (ख) आने वाली रेलगाड़ी के चालक मोटरमैन को, अवरोध और उसके ध्येय के बारे में उसे सूचित करते हुए सावधान आदेश दिया जायेगा।

9.9 प्रत्येक रैंग का रैंगमेट—प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक यह समाधान कर लेगा कि उसकी भारसाधन वाली पूरी लाइन पर नियोजित प्रत्येक रैंग में एक सक्षम रैंगमेट है।

9.10 सिगनलों और रैंग के उपकरण की जानकारी—प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक यह सुनिश्चित करेगा कि (क) उसके अधीन नियोजित प्रत्येक रैंगमैन और रैंगमेट को हैड सिगनलों की सही-सही जानकारी है; और

(ख) उसका भारसाधन वाली पूरी लाइन पर नियोजित प्रत्येक रैंग को विशेष अनुदेशों के अधीन अधिकृत अन्य अधिकारी या उपकरणों के अतिरिक्त एक रेलपथ गेज और दो हैड सिगनल बतियां दे दिए गए हैं।

9.11 गेजों, सिगनलों, अधिकारों और उपकरणों का निरीक्षण—(1) प्रत्येक रेलपथ या संकर्म निरीक्षक प्रत्येक मास में कम-से-कम एक बार सां. निं. 9.10 (ख) के अधीन उसके अधीन के रैंगों को दिए गए रेलपथ गेजों, हैड सिगनल बतियों, अधिकार और उपकरणों का निरीक्षण करेगा।

(2) वह यह भी देखेगा कि यदि कोई वस्तु खराब है या खो गई है तो उसके स्थान पर दूसरी ले ली गई है।

9.12 लाइन की सुरक्षा के बारे में रैंगमेट की जिम्मेदारी—प्रत्येक रैंगमेट (क) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके भारसाधन वाली लाइन रेलगाड़ियों के आने-जाने के लिए सुरक्षित रखी गई है,

(ख) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके रैंग को दिये गये हैड सिगनल, अधिकार और उपकरण खाली हालत में हैं और तुरन्त उपयोग किए जा सकते हैं, और

(ग) यह सुनिश्चित करेगा कि उसके रैंग के सभी आदमियों को हैड सिगनलों की सही-सही जानकारी है।

9.13 कांटों या कैचियों लगाना या हटाना—आपात स्थिति के सिवाय, कोई भी भूमिगत रेल सेवक परिवालित लाइन में कोई कांटा या कैचियां नहीं लगाएगा न उससे हटाएगा।

9.14 मेटेरियल ट्रालियों और लारियों का प्रचालन (1) मेटेरियल ट्राली वह यान है जिसे चार से अधिक व्यक्ति लाइन से उठा सकते हैं। उसी प्रकार के भारी यान को लारी समझा जायेगा। जब किसी मेटेरियल ट्राली में रेलपथ का सामान या कोई अन्य भारी सामान लावा जाता है, तो उसे लारी भी समझा जायेगा।

(2) प्रत्येक ट्राली या लारी में निम्नलिखित उपकरण होंगे—

(क) चार हैड सिगनल बतियां,

(ख) एक जंजीर और एक पैडलाक,

(ग) अन्य ऐसी वस्तुएं, जो भूमिगत रेल प्रशासन इस निमित्त विनियमित करे।

(3) कोई लारी या मेटेरियल ट्राली लाइन पर तब तक नहीं लगाई जाएगी, जब तक कि उसमें कारगर ब्रेक नहीं लगे हों।

(4) (क) इस निमित्त विशेष अनुदेशों द्वारा प्राधिकृत किमी अहित भारसाधक इंजीनियरी पदधारी (रेलपथ या बिद्युत या सिगनल) के पर्यवेक्षण के अधीन के सिवाय किसी भी लारी या मेटेरियल ट्राली को लाइन पर नहीं लगाया जाएगा।

(ख) ऐसा भारसाधक पदधारी स्थल पर उस समय उपस्थित रहेगा जब उसका उपयोग किया जाता है और वह उसकी उचित सुरक्षा और उपयोग में लाये जाने के बाद लाइन से हटाने के लिए वैयक्तिक रूप से जिम्मेदार होगा।

(5) कोई लारी या मेटेरियल ट्राली सामान्यतः यातायात इतर समय के दौरान और स्पष्ट दिखाई पड़ने पर ही चलाई जाएगी।

(6) किसी मेटेरियल ट्राली या लारी को परिचालित लाइन पर तब तक नहीं लगाया जाएगा जब तक—

- (क) कर्षण विद्युत (पावर) नियंत्रक यह पुष्टि न कर दे कि सेक्शन की कर्षण विद्युत धारा बंद कर दी गई है, और
- (ख) यातायात समय के दौरान उम सेक्शन के ट्रैक का कब्जा भारसाधक इंजीनियरी पदधारी द्वारा ले लिया गया है।
- (ग) मेटेरियल ट्रालियों या लारियों को, जहाँ उनका उपयोग किया जा रहा हो, बिना देख-रेख के नहीं छोड़ा जाएगा, जब तक कि उन्हें समुचित रूप से सुरक्षित न कर दिया जाए।
- (घ) यातायात समय के दौरान मेटेरियल ट्रालियों और लारियों की संरक्षा दोनों ओर में से किसी ओर से किसी व्यक्ति द्वारा कम से कम 400 मीटर की दूरी से खतरे का हूँक मिंगनल दिखाकर की जाएगी। ऐसे सभी मामलों में, जहाँ व्यक्ति को दोनों ओर में से किसी ओर से लारी या ट्राली दिखाई नहीं देती है वहाँ प्रतिरिक्त व्यक्ति को सिगनल दिखाने के लिए बीच में रखा जाएगा।
- (ङ) लारियों और मेटेरियल ट्रालियों की संरक्षा तब तक नहीं हटायी जाएगी जब तक भारसाधक पदधारी उसे हटाने का आदेश न दे।

(7) कार्य समाप्त होने पर, भारसाधक इंजीनियरी पदधारी निकटतम स्टेशन मास्टर को लिखित प्रमाणपत्र जारी करेगा कि मेटेरियल ट्राली/लारी लाइन से हटा ली गयी है और उसे जकड़ दिया गया है, लाइन सभी अवरोधों से मुक्त है, सेक्शन में कोई कर्मचारी काम नहीं कर रहा है और ट्रैक रेलगाड़ी सेवाएं पुनः चालू करने के लिए सुरक्षित है, और सुरक्षा प्रमाण पत्र के प्राप्ति होने पर, यातायात नियंत्रक कर्षण विद्युत धारा को चालू करेगा और रेलगाड़ी सेवाओं को पुनः चालू करने की अनुज्ञा देगा।

(8) जब कोई लारी या मेटेरियल ट्राली उपयोग में नहीं लाई जा रही है तो उसे लाइन से हटाकर सुरक्षित स्थान में रखा जाएगा।

(9) मेटेरियल ट्रालियों और लारियों का उपयोग केवल रेलपथ के सामान और अन्य सामान ढोने के लिए किया जायेगा। उनका उपयोग किसी अन्य प्रयोजन के लिए नहीं किया जायेगा।

#### अध्याय 10

##### विद्युत प्रदाय और कर्षण विद्युत धारा की व्यवस्था

10.1 विद्युत रेलपथ और संकर्म का निरीक्षण—विद्युत रेलपथ और संकर्म का निरीक्षण विशेष अनुदेशों के अनुसार और इस प्रयोजन के लिए नामित पदधारियों द्वारा उन्हें सौंप गये कर्तव्यों के अनुसार नियमित रूप से किया जायेगा।

10.2 विद्युत उपस्कर के समीप या उनके संबंधित कार्य करने की अनुज्ञा—(1) विद्युत उपस्कर के समीप या उनसे संबंधित किसी भाग में कार्य केवल अर्हित प्रमाणित रेल सेवकों, द्वारा किए जाएंगे।

(2) उपनियम (1) के अधीन कोई भी कार्य तब तक प्रारम्भ नहीं किया जाएगा जब तक कोई प्राधिकृत विद्युत पदधारी कार्य करने की अनुज्ञा नहीं देता और इसके अतिरिक्त, विद्युत शाखा के किसी अर्हित प्रतिनिधि को नामित नहीं करता। यदि आवश्यक हो तो विशेष अनुदेशों के अनुसार आवश्यक सुरक्षा और मार्ग दर्शन सुनिश्चित करने के लिए उसे कार्य स्थल पर उपलब्ध होता चाहिए।

(3) प्राधिकृत विद्युत पदधारी कर्षण विद्युत नियंत्रक की जानकारी और उनका सम्मति के बिना कार्य करने की ऐसी अनुज्ञा जारी नहीं करेगा। अब रेलगाड़ियों का संचालन प्रभावित होता है तब कर्षण विद्युत नियंत्रक यातायात नियंत्रक को भी सूचित करेगा।

10.3 कर्मचारियों और जनता को चेतावनी—सभी विद्युत उपस्करों को सचेत "विद्युत" सादा जाएगा और इसके परिणामस्वरूप उन दशाओं के सिवाय और उन्हें छोड़कर, मानव जीवन का निरंतरताक समझा जाएगा, जिनमें विद्युत उपस्कर को, विशेष अनुदेशों के अनुसार विशेष रूप से निष्क्रिय कर दिया गया है। कर्मचारियों और जनता द्वारा सम्यक सावधानी बरती जाने के लिए यात्राओं संबंधित सूचनाएं, सब असुरक्षित स्थानों के समीप प्रमुख रूप से लगाई जाएंगी।

10.4 कर्षण विद्युतधारा को बंद करना—(1) कर्षण विद्युत धारा को, विशेष अनुदेशों के अनुसार यातायात इतर समय के दौरान कर्षण विद्युत नियंत्रक द्वारा अवश्य बंद कर दिया जाना चाहिए।

(2) जब तृतीय रेल सेक्शन के किसी विशिष्ट भाग में आपात-स्थिति में यातायात समय के दौरान कर्षण विद्युत धारा को बंद करना आवश्यक हो जाय जब कि सेक्शन के अन्य भाग में चालू रहे तो उसे तब तक बंद नहीं किया जाएगा जब तक कि—

(क) कर्षण विद्युत नियंत्रक, विद्युत से संबंधित प्राधिकृत व्यक्ति से यह आवश्यकता प्राप्त नहीं कर लेगा कि तुरन्तर निर्विघ्न रूप में किया गया है;

(ख) यातायात नियंत्रक को सूचित नहीं कर दिया गया है; और

(ग) कर्षण विद्युत नियंत्रक संदेश द्वारा सभी संबंधित प्रमाणित रेल सेवकों को यह सुनिश्चित करने के लिए सूचित नहीं कर दिया है कि प्रभावित सेक्शन में अब कोई रेलगाड़ी संचालन नहीं है।

10.5 कर्षण विद्युत धारा को चालू (स्विच आन) करना—(1) यदि यातायात इतर समय के दौरान कर्षण धारा बंद कर दी गयी है तो विशेष अनुदेशों के अनुसार अगली मुहूर्त यातायात समय के प्रारम्भ होने पर यातायात नियंत्रक की अनुज्ञा से कर्षण विद्युत नियंत्रक विद्युत धारा को फिर चालू कर देगा।

(2) उन सभी मामलों में जिनमें अनुक्षण कार्य के लिए ट्रैक का कब्जा ले लिया गया है, यातायात नियंत्रक, उपनियम (1) के अधीन ऐसी अनुज्ञा, संबंधित भारसाधक इंजीनियरी पदधारी से यह प्रमाणपत्र प्राप्त करने के पश्चात् देगा कि परिचालित लाइन अवरोधों से मुक्त है, ट्रैक पर या उसके आस-पास काम करने वाले सभी आश्चर्यों को सुरक्षित क्षेत्रों में हटा दिया गया है और रेलगाड़ी सेवाओं को पुनः चालू करने के लिए परिचालित लाइन सुरक्षित है।

(3) सेक्शन में पर्यवेक्षी कार्य करने के लिए नामित भारसाधक इंजीनियरी पदधारियों विशेष अनुदेशों के अधीन विहित प्रक्रिया के अनुपालन करने के पश्चात् उप नियम (2) के अधीन एक प्रमाणपत्र जारी करेगा।

10.6 में आपात-स्थिति जब कर्षण विद्युत धारा को अवश्य बन्द कर दिया जाए—साधारण नियम 10.4 के उपबंधों के होते हुए भी, निम्न-लिखित परिस्थितियों में—

(क) गंभीर चप (आक्रिम) और संलयी (फ्यूजिंग) को रोकने के लिए,

(ख) अणविक परिस्थितियों में रेलगाड़ी को रोकने के लिए,

(ग) जब बाढ़ का पानी मुख्य नाले से ऊपर बढ़ने लगे, कर्षण विद्युत धारा को सक्षम कर्मचारियों द्वारा, अतिगोप्य कार्य करने वाले साधनों से बंद कर दिया जाएगा और इस समय में उस व्यक्ति द्वारा जिनसे यह किया है अपना परिचय देने हुए कर्षण विद्युत (पावर) नियंत्रक को सूचित किया जाएगा। वही व्यक्ति, जब बंद किए जाने का कारण समाप्त हो जाए, कर्षण विद्युत नियंत्रक से संपर्क करेगा और कर्षण विद्युत पुनः स्थापित करने के बारे में उसे सूचित करेगा।

10.7 तृतीय रेल या उसके किसी सहयुक्त उपस्कर पर कार्य—विशेष अनुदेशों के अनुसार के सिवाय तृतीय रेल या उसके सहयुक्त उपस्कर या तृतीय रेल से 2 मीटर के अन्दर के इलाकों में कोई भी कार्य नहीं किया जायेगा।

10.8 लाइन पर रेलगाड़ी अनुरक्षण कार्य:—जब किसी ऐसी रेलगाड़ी पर कोई कार्य करना आवश्यक है जिसमें तृतीय रेल से 2 मीटर के अन्दर काम कर रहे व्यक्ति सम्मिलित हैं, तो ऐसे काम विशेष अनुदेशों के अनुसार समुचित सुरक्षा पूर्विकानियों के साथ किए जाएंगे।

[सं० 83/एम० टी० पी०/सी/40]

वार्ड० बी० एल० माथुर, डायरेक्टर सेफ्टी, रेलवे बोर्ड

## MINISTRY OF RAILWAYS

(Railway Board)

New Delhi, the 22nd October, 1984

No. 83/MTP/C/40

### RESOLUTION

1. General Rules for Working of the Metro Railway, Calcutta, proposed to be used for the public carriage of passengers have been framed and in incorporated in the various Chapters of Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules, 1984.

2. The Metro Railway system is being introduced for the first time in India and will have several widely different features from Open Lines Railways. Therefore, General Rules for Metro Railway, Calcutta, have to be different in many respects from General Rules for Indian Railways (Open Lines), 1976.

3. These rules shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

4. The rules shall be modified, amended, enlarged or replaced by new set of rules as required.

Order.—Ordered that this Resolution, with its enclosures, be published under a Notification in the Official Gazette as required by Section 47 of Indian Railways Act (9 of 1890) read with section 18 of the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Ordinance, 1984, and in supersession of the Indian Railways (Open Lines) General Rules, 1976, in so far as they relate to the Calcutta Metro Railway and that a copy thereof be kept open for inspection at Metro Railway stations as directed by sub-section (6) of Section 47 of Indian Railways Act read with section 18 of the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Ordinance, 1984, also they a copy of Resolution and of its enclosures be communicated to the Governments, Administrations, and Officers noted below for information.

C.K. SWAMINATHAN,  
Member Traffic, Railway Board  
& Ex-Officio Secy. to  
Government of India

### Documents accompanying :—

Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules, 1984.

Secretaries, Ministries of Communications; Defence; Home Affairs; Law, Justice and Company Affairs; Petroleum; Shipping and Transport; and Tourism and Civil Aviation.

The Chief Secretaries to the Governments of Andhra Pradesh, Assam, Bihar, Gujarat, Haryana, Himachal Pradesh, Jammu & Kashmir, Karnataka, Kerala, Madhya Pradesh, Maharashtra, Manipur, Meghalaya, Nagaland, Orissa, Punjab, Rajasthan, Sikkim, Tamil Nadu, Tripura, Uttar Pradesh and West Bengal.

The Chief Secretaries, Administrations of Andaman and Nicobar; Arunachal Pradesh; Chandigarh; Dadra and Nagar Haveli; Delhi; Goa, Daman and Diu; Lakshadweep; Minicoy and Amindivi; Mizoram; and Pondicherry.

Additional Deputy Controller and Auditor General of India (Railways) and Ex-Officio Director of Railway Audit.

The Chief Commissioner of Railway Safety.

The Commissioner of Metro Railway, Calcutta.

The Commissioners of Railway Safety, Central, Eastern, Northern, North-Eastern, Northeast Frontier, Southern, South Central, South-Eastern and Western Circles.

The General Managers, Central, Eastern, Northern, North Eastern, Northeast Frontier, Southern, South Central, South Eastern, and Western Railway.

The General Managers, Chittaranjan Locomotive Works, Diesel Locomotive Works, and Integral Coach Factory.

The General Manager, Metro Railway, Calcutta.

The Chief Administrative Officer, Metropolitan Transport Project (Railways), Bombay.

The Director General, Research, Design and Standards Organisation, Lucknow.

The Principals, Indian Railways Institute of Advanced Track Technology, Pune; Indian Railways Institute of Mechanical and Electrical Engineering, Jamalpur; Indian Railways Institute of Signal Engineering and Telecommunications, Secunderabad; and Railway Staff College, Vadodara.

The Chairman, Bombay Port Trust Railway, Calcutta Port Trust Railway, Kandla Port Trust Railway, Madras Port Trust Railway, and Visakhapatnam Port Trust Railway.

The Chairman, Railway Rates Tribunal.

The Secretary, Indian Railways Conference Association.

The Director, National Archives of India.

The Librarians, Central Secretariat Library, National Library, Calcutta, Parliament Library and Railway Board Library.

The Superintendent, Library and Research, Ministry of Law, Justice and Company Affairs.

## CALCUTTA METRO RAILWAY

(Temporary Provisions)

### GENERAL RULES

1984

## FOR THE GUIDANCE OF METRO RAILWAY SERVANTS

GOVERNMENT OF INDIA

MINISTRY OF RAILWAYS

(Railway Board)

No. 83/MTP/C/40

### NOTIFICATION

Dated, the 22nd October, 1984

G.S.R. 735(E) :—In exercise of the powers conferred by section 47 of Indian Railways Act 1890 (9 of 1890) read with section 18 of the Calcutta Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Ordinance, 1984, and in supersession of the Indian Railways (Open Lines) General Rules, 1976, in so far as they relate to the Calcutta Metro Railway the Central Government hereby make the following rules, namely :—

## CHAPTER I

### PRELIMINARY

1.1 Short title and commencement.—(1) These rules may be called the Calcutta Metro Railway (Temporary Provisions) General Rules, 1984.

(2) They shall come into force on the date of their publication in the Official Gazette.

1.2 Definitions. —In these rules, unless the context otherwise requires—

### (A) General

- (1) “adequate distance” means the distance sufficient to ensure safety;
- (2) “approach lighting” means an arrangement in which the lighting of signals is controlled automatically by the approach of a train;
- (3) “approved special instructions” means special instructions approved or prescribed by the Commissioner;
- (4) “authorised officer” means the person duly empowered by general or special order of the Metro Railway Administration, either by name or by virtue of his office, to issue instructions or to do any other thing;
- (5) “authority to proceed” means the authority given to the Driving Motorman of the train, under the system of working, to enter the block section with his train;
- (6) “block section” means that portion of the running line between block stations as specified by special instructions on to which no running train may enter, until line clear has been received from the block station at the other end of the block section;
- (7) “braking distance” means the distance required by a train to stop under normal braking conditions, taking into account the track, gradient, the train-weight and its speed;
- (8) “calender day” means the period from midnight to midnight;
- (9) “Centralised Traffic Control” means a system by which the working of trains over a route, to which the system applies, is governed by fixed signals remotely controlled from a designated place;
- (10) “Centralised Traffic Control Operator” means the person on duty who may for the time being be responsible for centralised traffic control system operation;
- (11) “Commissioner” means an Inspector appointed to exercise any functions under the Ordinance and includes Chief Commissioner of Railway Safety;
- (12) “Competent Metro Railway Servant” means a Metro Railway servant duly qualified and

- nominated to undertake and perform the duties entrusted to him;
- (13) "Conducting Motorman" means a railway servant in charge of a train and includes a second motorman or any other railway servant who may be performing the duties of a Conducting Motorman;
- (14) "connections" when used with reference to a running line, means the points and crossings or other appliances used to connect such line with other lines or to cross it;
- (15) "day and night" means the period from sunrise to sunset and vice versa;
- (16) "Driving Motorman" means the train driver or any other competent railway servant for the time being in charge of driving a train;
- (17) "electrical communication instrument" means a telephone;
- (18) "facing and trailing points" : points are facing or trailing in accordance with the direction a train or vehicle moves over them. Points are said to be facing points when by their operation a train approaching them can be directly diverted from the line upon which it is running;
- (19) "Flagman" means a Metro Railway servant conversant with hand signalling and operation of points and signals posted to assist the Station Master;
- (20) "fixed signal" means a signal of a fixed location controlling the movement of trains and forming part of the normal signalling system;
- (21) "fouling mark" means the mark at which the infringement of fixed Standard Dimensions occurs where two lines cross or join one another;
- (22) "Gangman" means a Metro Railway servant employed on permanent way or work connected therewith;
- (23) "Gangmate" means the person in charge of a gang of workmen employed on permanent way or work connected therewith;
- (24) "headway" means the time interval between trains;
- (25) "Inspector of way or Works" means any Inspector or Assistant Inspector responsible for the construction or maintenance of permanent way, points and signals, underground box structure, surface structure, bridges or other works connected therewith;
- (26) "interlocking" means an arrangement of signals, points and other appliances, operated from a panel or lever frame, so interconnected by mechanical or electrical locking or both that their operation must take place in proper sequence to ensure safety;
- (27) "Line Clear" means the permission given from a block station to a block station in rear for a train to leave the latter and approach the former;
- (28) "non-traffic hours" means the period between the times of running of the last passenger train at night and the first Passenger train the following morning;
- (29) "obstruction and its cognate expressions" includes a train, vehicle or obstacle on or fouling a line or any condition which is dangerous to trains;
- (30) "passenger train" means a train intended solely or mainly for carriage of passengers;
- (31) "point and trap indicators" are not signals, but are appliances fitted to and, working with points to indicate the position in which they are set;
- (32) "running line" means the line used for running trains through and between stations and includes connections, if any, used by a train when entering or leaving stations;
- (33) "running train" means a train which has started but has not completed its journey ;
- (34) "shunting" means the movement of a coach or coaches with or without traction motors or of any other self-propelled vehicle, for the purpose of attaching, detaching or transfer or for any other purpose ;
- (35) "special instructions" means instructions issued from time to time by the authorised officer in respect to particular cases or special circumstances;
- (36) "station" means any place on a line of Metro Railway at which traffic is dealt with and at which an authority to proceed may be given under the system of working;
- (37) "station limits" means the portion of Metro Railway section which shall be under the administrative control of a Station Master as specified by special instructions;

- (38) "Station Master" means the person on duty who is for the time being responsible for the working of the station and traffic within station limits, and includes the Assistant Station Master or any person who is for the time being in independent charge of the working of signals and responsible for the working of trains under the system of working in force;
- (39) "station section" means that portion of station limits at a block station which forms the boundary of the contiguous block section;
- (40) "Subsidiary Rule" means a special instruction which is subservient to the General Rule to which it relates and shall not be at variance with any General Rule;
- (41) "system of working" means the system adopted for the time being for the working of trains;
- (42) "track circuit" means an electrical circuit provided to detect the presence of a vehicle on a portion of track, the rails of the track forming part of the circuit;
- (43) "Traffic Controller" means a Metro Railway servant on duty provided with the system of speech communication who may for the time being be responsible for regulating the working of traffic on a section of the Metro Railway;
- (44) "traffic hours" means the period between the time of the start of the running of the first scheduled train in the morning and termination of the last scheduled train at night;
- (45) "train" means one or more units of four vestibuled coaches with driving cabs at either end, or any self-propelled vehicle with or without a trailer, which cannot be readily lifted off the track;
- (46) "Train Examiner" means a Metro Railway servant duly qualified to examine trains and certify their fitness for safe running and includes any other Metro Railway servant who may for the time being be performing the duties of a Train Examiner;
- (47) "two-aspect signalling" means a signalling arrangement in which signals display at any one time either of the two aspects.

**(B) Applicable for electrical works**

- (1) "authorised electrical person" means any person who is duly authorised to perform

specific work on the electrical equipment or circuitry, the authorisation being done by an officer of the Metro Railway Administration empowered for this purpose;

- (2) "bond" means connections for electrical continuity in the running rail, for traction return current or for signalling track circuit;
- (3) "circuit" means an arrangement of conductors and electrical apparatus connected to a source of electric supply;
- (a) "open circuit" means the condition when a circuit is incomplete by the opening of a switch or otherwise thus preventing electric current from flowing;
- (b) "short circuit" means a fault condition in the circuit arising from the introduction of a path of low resistance to electric current;
- (4) "earth" means the general mass of the earth and any conductor in direct electrical connection with it;
- (a) "circuit main earth" means any earth, whether portable or integral with the equipment, which is applied prior to the issue of a "permit-to-work";
- (b) "temporary earth" means an additional earth which is applied after the issue of a "permit-to-work" and which must be removed prior to the cancellation of the "permit-to-work";
- (5) "earthed" means connected to the general mass of earth in such a manner as will ensure at all times an immediate discharge of electrical energy without danger;
- (6) "electrical way and works" means the traction installations including third rail and other connected works provided on the Metro Railway;
- (7) "isolate" means to disconnect from all sources of electric supply;
- (8) "jumper cable" means a cable provided with clips for use as a temporary electrical connection to bridge a gap e.g. in a running rail, cable or pipe;
- (9) "live" means electrically charged;
- (10) "rectifier" means an apparatus for conversion of alternating current into direct current;

- (11) "section gap" means the gap between the lengths of third rail fed by two different feeders;
- (12) "substations" means a building or area containing electrical equipment for reception and transmission of electrical energy;
- (a) "traction substation" means a substation where equipment are provided for covering AC to DC through rectifier transformer sets;
- (b) "auxiliary substation" means a substation where equipment are provided for conversion of high voltage AC to 415/230 volts AC;
- (c) "receiving substation" means a substation where 33 Kilo Volts AC supply is received and transformed to 11 Kilo Volts AC;
- (13) "traction current" means the current drawn by an electric train at 750 volts DC for movement;
- (14) "track feeder breaker" means a circuit breaker controlling the supply of 750 Volts DC to the third rail equipment;
- (15) "transformer" means a static apparatus for transforming and supplying alternating current at different voltage;
- (16) "third rail" means the rail on insulators laid by the side of the running rails by means of which electrical power is supplied to electric trains through current collectors;
- (17) "Traction Power Controller" means a competent Metro Railway servant who may for the time being be responsible for the control of power supply and operations appertaining thereto on the traction power distribution system of the Metro Railway; and
- (18) "traction power distribution system" means a power distribution system provided for traction purposes.

### 1.3. Classification of stations

- (1) Stations shall, for the purpose of these rules, be divided into two categories—block stations and non-block stations;
- (2) Block Stations are those at which the Driving Motorman must obtain an authority to proceed under the system of working to enter the block section with his train;

- (3) Non-block stations are stopping places situated between consecutive block stations and do not form the boundary of any block-section.

## CHAPTER II

### RULES APPLYING TO METRO RAILWAY SERVANTS GENERALLY

2.1 Supply of copies of rules.—The Metro Railway Administration shall supply—

- (a) a copy of these rules
- (i) to each station;
- (ii) to each maintenance shed; and
- (iii) to such other offices as it may be specified by the Metro Railway Administration;
- (b) to each Metro Railway servant on whom any responsibility shall be placed by these rules, a copy or such portions of these rules as relate to his duties; and
- (c) to any Metro Railway servant a translation of these rules or of such portions thereof as relate to his duties as may be specified by the Metro Railway Administration.

2.2 Upkeep of the copy of rules.—Every Metro Railway servant who has been supplied with a copy of these rules shall—

- (a) have his copy readily available when on duty;
- (b) keep it posted with all corrections;
- (c) produce the same on demand by any of his superiors;
- (d) obtain a new copy from his superior in case his copy is lost or defaced; and
- (e) ensure that the staff working under him are supplied with all corrections and that they also comply with the provisions of these rules.

2.3 Knowledge of rules.—Every Metro Railway servant shall—

- (a) be conversant with the rules relating to his duties whether supplied or not with a copy or translation of the rules relating to his duties and the Metro Railway Administration shall ensure that he does so;
- (b) pass the examinations, if any;
- (c) satisfy himself that the staff working under him have complied with sub rules (a) and (b); and

- (d) if necessary, explain to the staff working under him, the rules so far as these apply to them.

2.4 Assistance in observance of rules.—Every Metro Railway servant shall render assistance in carrying out those rules and report promptly any breach thereof, which may come to his notice, to his superior officer and other authority concerned.

2.5 Prevention of trespass, damage or loss.—(1) Every Metro Railway servant shall be responsible for the security and protection of the property of the Metro Railway Administration under his charge.

(2) Every Metro Railway servant shall endeavour to prevent—

- (a) trespass on Metro Railway premises;
- (b) theft, damage or loss of Metro Railway property;
- (c) injury to himself and others; and
- (d) fire in Metro Railway premises.

2.6 Obedience to rules and orders.—Every Metro Railway servant shall observe and obey all rules, special instructions and all lawful orders given by his superiors.

2.7 Attendance for duty.—Every Metro Railway servant shall be in attendance for duty at such time, place and for such period as may be fixed by the Metro Railway Administration and shall also attend at any other time and place at which his services may be required.

2.8 Absence from duty.—(1) No Metro Railway servant shall, without the permission of his superior, absent himself from duty or alter his appointed hours of attendance or exchange duty with any other Metro Railway servant or leave his charge of duty unless properly relieved.

(2) If any Metro Railway servant while on duty desires to absent himself from duty on the ground of illness, he shall immediately report the matter to his superior and shall not leave his duty until a competent Metro Railway servant has been placed in charge thereof.

2.9 Taking alcoholic drink, sedative, narcotic, stimulant drug or preparation.—(1) While on duty no Metro Railway servant shall, whether he is directly connected with the working of trains or not, be in a state of intoxication or in a state in which, by reason of his having taken or used any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation, his capacity to perform his duties is impaired.

(2) No Metro Railway servant, directly connected with the working of trains, shall take or use any alcoholic drink, sedative, narcotic or stimulant drug or preparation within eight hours before the commencement of his duty or take or use any such drink, drug or preparation when on duty.

2.10 Conduct of Metro Railway servants.—A Metro Railway servant shall—

- (a) wear the badge and uniform, as specified, and be neat and tidy in his appearance while on duty;
- (b) not wear any attire unsuitable for the public appearance;
- (c) be prompt, civil and courteous;
- (d) give all reasonable assistance and be careful to give correct information to the public;
- (e) not read newspapers and publications other than those connected with his duties, or play radios or other gadgets while on duty;
- (f) avoid any threatening gesture or behaviour or arguments as would tend to create adverse criticism of the Metro Railway Administration;
- (g) when asked, give his name and designation without hesitation; and
- (h) conduct himself, whether on or after duty on Metro Railway premises, so as to merit the confidence and respect of the public.

2.11 Duty for securing safety.—(1) Every Metro Railway servant shall—

- (a) see that every exertion is made for ensuring the safety of the public;
- (b) promptly report to his superior any occurrence affecting the safe or proper working of the Metro Railway which may come to his notice; and
- (c) render on demand all possible assistance in the case of an accident or obstruction.

(2) Every Metro Railway servant who observes—

- (a) any defective signal;
- (b) any obstruction, failure or threatened failure of any part of the way or works;
- (c) anything wrong with a train; or
- (d) any unusual circumstances likely to interfere with the safe running of trains, or the safety of the public;

shall take such immediate steps, as the circumstances of the case may demand, to prevent, accident, and where necessary, advise the Traffic Controller or the nearest Station Master by the quickest possible means.

## CHAPTER III

### SIGNALS

#### A. General Provisions

3.1 Kinds of signals.—The signals to be used for controlling movement of trains on running lines, in depots and sidings shall be—

- (a) fixed signals; and
- (b) hand signals.

The aspects of fixed signal shall be the same by day and by night; displayed by colour lights.

3.2 Placing of fixed signals.—Fixed signal shall be clearly visible to the Driving Motorman of trains approaching them and shall be placed immediately over or to the right of the line to which it refers unless otherwise authorised by special instructions.

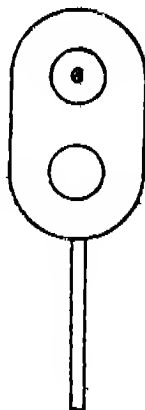
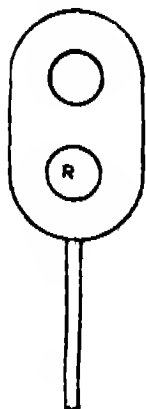
#### B. Description of Fixed Signal

3.3 Colour light Stop signals.—(1) All Stop signals on the Metro Railway shall be colour light signals with two aspects as explained in the figures below.

(2) Short range colour light signals shall be installed in tunnel sections, normally mounted at Driving Motorman's eye level.

'On' position

'Off' Position



ASPECT :

Stop

Proceed

R = Red

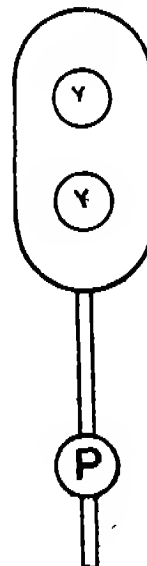
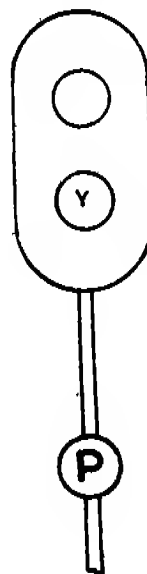
G = Green

3.4 Colour light Distant signals.—(1) A Distant signal is intended to warn a Driving Motorman that he is approaching a Stop signal and shall be located at an adequate distance in rear of the Stop signal, the aspect of which it prewarns.

(2) The aspects and indications of a colour light Distant signal with two aspects shall be as shown in the figure below—

'On' position

'Off' Position



ASPECT :

Caution

Attention

Indication:

Proceed and be prepared to stop at the next Stop signal.

Proceed and be prepared to pass next signal at such restricted speed as may be specified in special instructions.

Y = Yellow

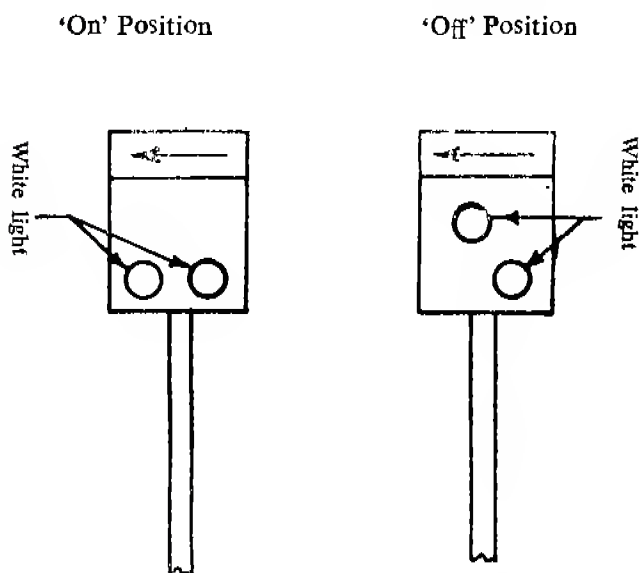
3.5 Fixed Stop signals for admission of approaching trains.—(1) Home signal shall be located outside all connections on the line to which it refers.

(2) Additional Home signal may be provided under approved special instructions.

3.6 Fixed Stop signals for departing trains.—Starter signal shall be fixed at the limit beyond which no train may pass unless the Driving Motorman is given the authority to proceed under the system of working and shall be placed outside all connections to which it refers except where otherwise allowed by approved special instructions. Shunting operations beyond this limit shall be carried out only in accordance with special instructions.

3.7 Shunt signals.—(1) A Shunt signal is a subsidiary signal for controlling shunting movements and shall be a position light type signal. It may be placed on a post by itself or below a Stop signal other than Home signal.

(2) The aspects and indications of a Shunt signal are shown below—



ASPECT :  
STOP

INDICATION :  
STOP DEAD

PROCEED SLOW

PROCEED SLOWLY  
FOR SHUNTING

(3) More than one Shunt signal may be placed on the same post and when so placed the top most Shunt signal shall apply to the extreme left hand line and the second from the top to the next line from the left and so on.

(4) A Shunt signal placed below a Stop signal shall show no light in 'on' position.

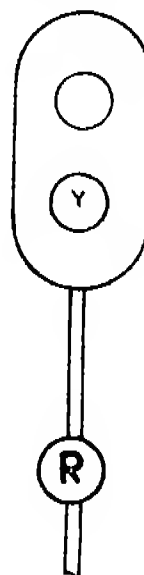
(5) Where Shunt signals are not provided, hand signals may be used for shunting.

3.8 Repeating signals.—(1) A signal placed in rear of the fixed signal for the purpose of repeating to the Driving Motorman of an approaching train the aspects of the fixed signal in advance is called Repeating signal.

(2) A repeating signal shall be a colour light signal provided with a "R" marker.

(3) The aspects and indications of a colour light repeating signal shall be as shown below—

'On' Position

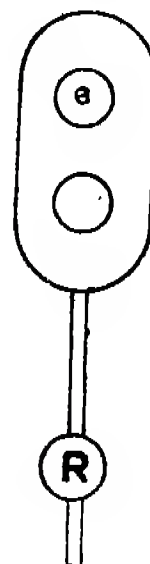


ASPECT :  
Signal 'On'  
Indication:

Signal which it  
repeats is at 'on'

Y = Yellow  
G = Green

'Off' Position



Signal 'Off'

Signal which it  
repeats is 'off'

3.9 Electric repeater.—The light of any fixed signal which cannot be seen from the place from which the signal is worked shall be repeated to such place by means of an electric repeater.

3.10 Point indicator.—Point indicator where provided shall show a miniature white light in both directions when the point is set for the straight and a miniature green light in both directions when the point is set for the turn out.

3.11 Signals out of use.—(1) When a fixed colour light signal is not in use, it shall be distinguished by two crossed bars, each bar being not less than 30 centimetres long and 10 centimetres wide.

(2) Signals not in use shall not be lit.

#### C. Equipment of Signals.

3.12 Obligation to provide fixed signals at block stations.—On section where trains are worked on One Train Only System fixed signals as necessary or 'stop and proceed' boards in lieu thereof shall be provided in accordance with approved special instructions.

3.13 Commissioning of fixed signals.—Fixed signals shall not be brought into use until they have been passed by the Commissioner as being sufficient to secure the safe working of trains.

3.14 Signals at non-block stations.—Signals may be dispensed with and trains may be stopped in such manner as authorised by special instructions.

#### D. Working of Signals and Points

3.15 Fixed signals generally.—(1) Every fixed signal shall be so constructed that, in case of any type of failure, it shall remain at or return to its most restrictive aspect.

(2) A Stop or Shunt signal which has been taken 'off' for a train shall not be placed 'on' until the whole of the train has passed it, except

- (a) in case of emergency or
- (b) where the signal goes to 'on' aspect automatically by the passage of train, the control operating the signal shall not be restored to its normal position till the whole of the train has passed it.

(3) No fixed signal within station limits shall be taken 'off' without the permission of the Station Master or such person as may for the time being be in independent charge of the working of such signal.

3.16 Normal aspect of signals.—Unless otherwise authorised under approved special instructions, fixed signals except automatic signals, shall always show their most restrictive aspect in normal position.

3.17 Points affecting movement of a train.—A signal shall not be taken 'off' for a train until—

- (a) all points over which the train will pass are correctly set and all concerned facing points locked, and
- (b) the line over which the train will pass is clear and free from obstructions.

3.18 Locking of facing points.—Facing points for passage of trains shall be either interlocked or key locked or shall be clamped and padlocked.

3.19 Conditions for taking 'off' Home signal.—

(1) At stations other than terminal stations, the Home signal shall not be taken 'off' until the train has been brought to a stop outside it and unless the line is clear for an adequate distance beyond the Starter..

(2) At terminal stations, the Home signal shall be taken 'off' after the train has first been brought to a stand outside it and the line is clear up to the place at which the train is required to come to a stand.

(3) The adequate distance referred to in sub-rule (1) shall not be less than 180 metres except under approved special instructions.

3.20 Conditions for taking 'off' Starter signal.—

(a) A Starter signal shall not be taken 'off' for a train unless line clear has been received from the block station in advance.

(b) A Starter signal shall not be taken 'off' for shunting purposes.

3.21 Lighting of signals.—(1) All fixed signals and indicators shall be kept lit throughout the day and night.

(2) Sub-rule (1) shall not apply to approach lit signals.

3.22 Fixed red lights.—Fixed red lights shall be provided on terminal platform tracks, sidings and depot tracks to indicate the farthest points beyond which no train or shunting movements may be permitted.

3.23 "Stop board".—Stop board of specified design shall be provided on platforms so as to be visible to the Driving Motorman of approaching train indicating the location where the passenger carrying train shall be brought to a stand for detraining and entraining passengers.

3.24 Traps and other points.—The station Master shall take steps to ensure that all traps and other points are set against the line which they are intended to isolate.

3.25 Points.—(1) All points shall normally be set for the straight except when otherwise authorised by special instructions.

(2) No Metro Railway servant shall interfere with any points, signals, or their fittings or any inter-locking or other connecting gears for the purpose of effecting repairs, or for any other purpose except with the previous permission of the Station Master.

(3) The Metro Railway servant concerned with the operation of points and signals shall not, while on duty, leave the place of operation of points and signals under his charge except as authorised by special instructions.

#### E. Hand signals

3.26 Exhibition of hand signals.—(1) Hand signals shall be normally given by hand signal lamps capable of displaying red, green and white aspects.

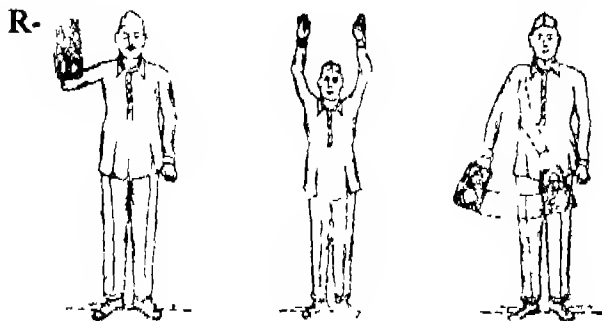
(2) Hands shall be used in emergencies only.

(3) A white light waved violently shall be used as a Stop signal in the absence of red light.

(4) An incorrectly given hand signal shall be regarded as danger signal.

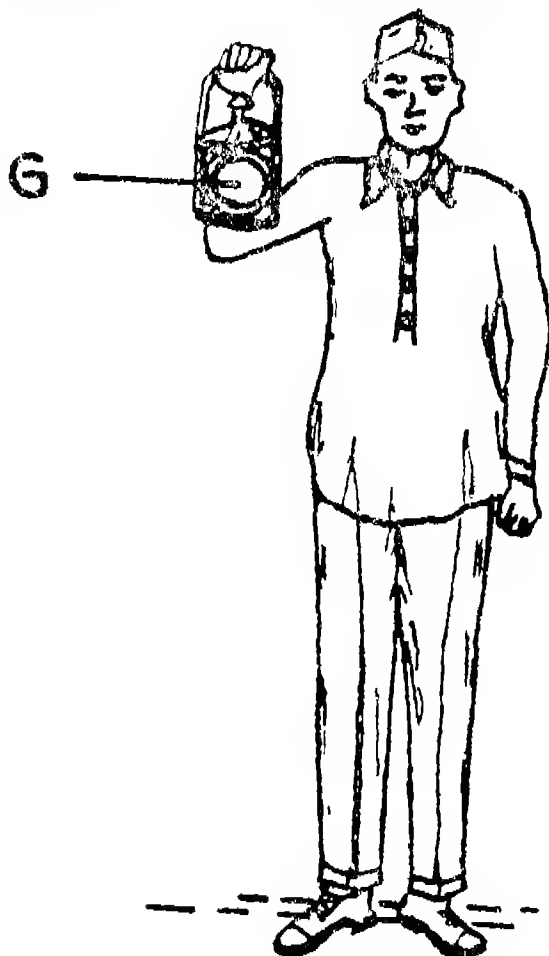
3.27 Method of display of Hand Signals for controlling train movement and indications, are explained below:

INDICATION	METHOD		
	1	2	3
(1) STOP DEAD	Display of red light	Raising of both arms	Waiving of white light violently



R—Red

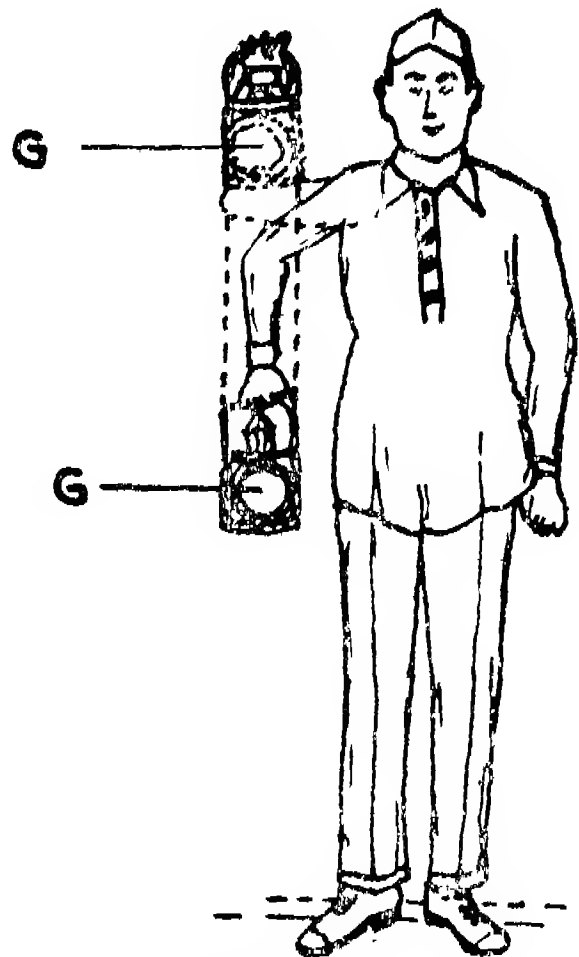
(2) PROCEED Display of green light steadily



G—Green

(3) PROCEED WITH CAUTION Waving of green light vertically up and down.

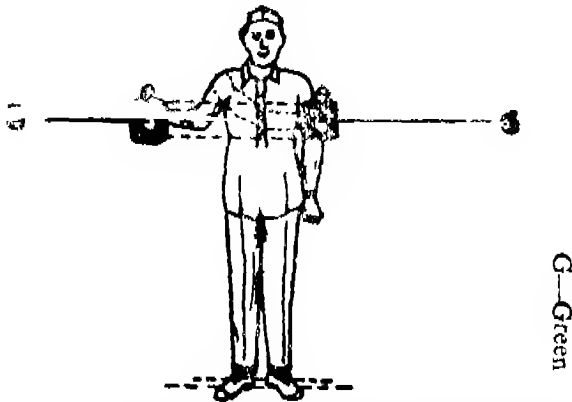
When the speed is to be reduced further, this signal shall be given at a slower and slower rate and when a stop is desired, the Stop hand signal shall be shown.



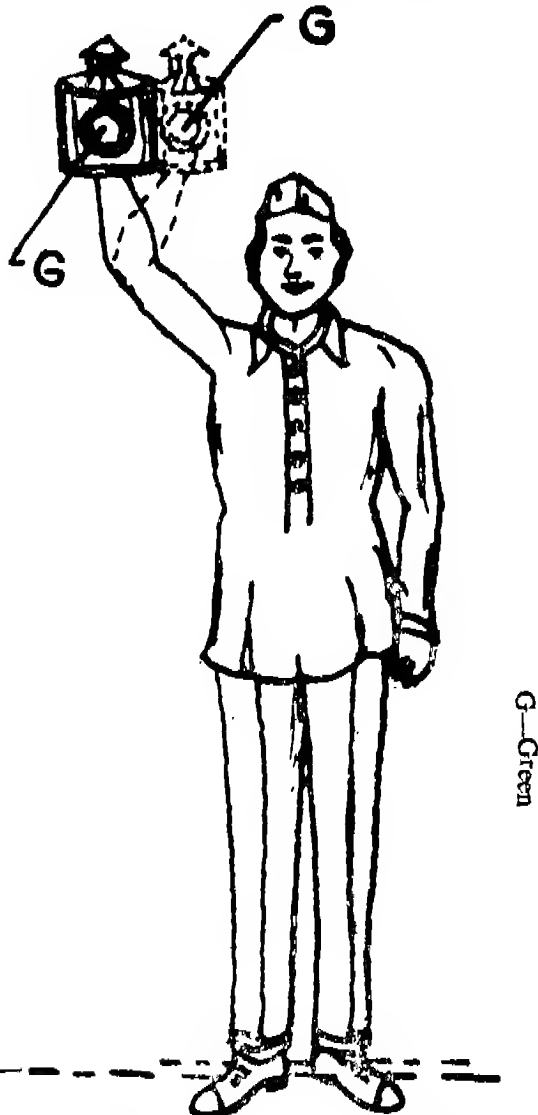
G—Green

## 3.28 Hand signals for shunting movements.

- | INDICATION                                   | METHOD   |
|--|--|
| (1) To move away from the person signalling. | By waving green light slowly up and down.                  |
| (2) To move towards person signalling        | By waving a green light from side to side across the body. |



- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| (3) To move slowly for coupling. | By holding a green light above the head and twisting the wrist |
|----------------------------------|--|



- |                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| (4) To stop dead. | By showing red signal. |
|-------------------|------------------------|

## 3.29 Knowledge and possession of hand signal.—

(1) Every Metro Railway servant connected with the movement of trains, shunting operations, maintenance of installations and works of any nature affecting safety of trains shall have—

- (a) a correct knowledge of hand signals; and
- (b) the requisite hand signals in good working order with him and ready for immediate use while on duty.

(2) Every Station Master and other supervisory staff shall see that the staff under him concerned with use of hand signals are supplied with necessary hand signalling equipment and have a correct knowledge of their use.

3.30 Duties of Station Master generally when a signal is defective.—(A)(1) As soon as a Station Master becomes aware that any signal or indicator has become defective or has ceased to work properly, he shall—

- (a) immediately arrange to place the signal at 'on' position if it is not already in that position and
- (b) report occurrence to the Traffic Controller who will inform Metro Railway servant responsible for the upkeep of the signals.

(2) When a Station Master receives information of any defect in a signal not within his station control limits, from a Driving Motorman or any other Metro Railway servant, he shall immediately inform the Traffic Controller who shall take action as given in sub-rule (A)(1)(b) and also inform the Station Master concerned.

(B) When an approach signal is defective.—The Station Master shall—

- (1) advise the station in rear to caution the Driving Motorman of approaching trains;
- (2) inform the Traffic Controller on duty about the arrangement for receiving trains; and
- (3) after ensuring that the conditions for taking 'off' approach signal have been fulfilled, advise the Traffic Controller to permit the Driving Motorman of the approaching train on radio telephone to pass the defective signal in accordance with special instructions.

(C) When a departure signal is defective.—The Station Master after ensuring that the conditions for taking 'off' Starter signal have been fulfilled—

- (1) depute a Flagman to hand over authority to proceed to the Driving Motorman and show hand signals for the train to start; and
- (2) keep the Traffic Controller informed about the defective signal.

**3.31 Intimation to officials when defects remedied.—**

As soon as a defective signal has been put into good working order, the Station Master shall intimate the fact to the officials who were advised of its being defective.

**3.32 Absence of a signal or a signal without light.—**

(1) If there is no signal at a place where it ordinarily exists; or

(2) if the light of a signal is not burning when it should; or

(3) if the aspect of a signal is misleading or imperfectly shown; or

(4) if more than one aspect is displayed; the Driving Motorman shall act as if the signal is showing its most restrictive aspect.

**3.33 Defective or Damaged points.—**(1) Whenever points, crossings, or check rails are defective or damaged, the Metro Railway servant in charge of operation of points shall immediately arrange to report the circumstances to the Station Master.

(2) Station Master on becoming aware of such defect or damage shall—

(a) inform the Traffic Controller about it, and arrange to have the defect rectified by the person responsible for its maintenance;

(b) personally ensure safe passage of trains, after clamping and padlocking of facing points, as required; and

(c) arrange to keep the signal or signals concerned at 'on' position until the defect is rectified.

**3.34 Duties of Driving Motorman in respect of Signals.—**(1) (a) The Driving Motorman shall pay attention to and obey every signal whether the cause of the signal being shown to him is known to him or not;

(b) He shall always be vigilant and cautious.

(2) When he notices any unsafe condition, he shall immediately bring his train to a stop and after informing the Conducting Motorman and the Traffic Controller proceed exercising great caution so as to stop short of any obstruction. He will report the incident in writing at the next station on arrival.

(3) Every Driving Motorman shall acquaint himself with the system of working, location of signals and other local conditions affecting the running of trains on the section over which he is required to work.

**3.35 Duties of Driving Motorman when approach signal is 'on' or defective.** The Driving Motorman shall not pass an approach signal that refers to him when it is 'on' or defective and in all such cases—

(1) bring his train to a stand,

(2) contact the Traffic Controller on radio telephone or emergency telephone seeking permission from the Station Master to pass the signal, and

(3) pass such signal at a speed not exceeding 15 kilometres per hour after he is authorised to do so by Station Master in accordance with special instructions.

**3.36 Duties of Driving Motorman when departure signal is defective.—**The Driving Motorman shall not pass the starter signal that refers to him in 'on' position or is defective unless—

(1) the train has been brought to a stop at the station, where the Starter signal is situated,

(2) a proper authority to proceed under the system of working which also authorises him to pass such signal is received by him, and

(3) a proceed hand signal is given in accordance with special instructions.

**3.37 Permission before entering a running line.—**No Driving Motorman shall take his train on any running line or cross it until he has obtained permission of the Station Master as prescribed by special instructions and has satisfied himself that all correct signals have been shown.

**3.38 Reporting of defects in signals.—**In case Driving Motorman observe that a signal light is imperfectly visible or partially obscured, he shall report the matter to the Traffic Controller on duty who shall advise the Metro Railway servant responsible for upkeep of the signals to get it rectified immediately and also inform the Station Master concerned.

## CHAPTER IV

### WORKING OF TRAINS GENERALLY

#### A. Timing.

**4.1 Standard Time.—**The working of trains between stations shall be regulated by the Indian Standard Time.

**4.2 Adherence to advertised time.—**No passenger train shall be despatched from a station before the advertised time.

**4.3 Setting watch.—**Before a train starts from a terminal station, the Conducting Motorman shall set his watch by the station clock and communicate the time to the Driving Motorman who shall set his watch accordingly.

**4.4 Supply of Working Time Table.—**(1) A copy of the Working Time Table for the time being in force shall be supplied to each station, Conducting Motorman, Driving Motorman, Inspector of Way or Works, and any other railway servant requiring the use of the Working Time Table during the course of his duties.

(2) A copy of the Working Time Table, shall, on issue, be supplied to the Commissioner.

4.5 Supply of Schedule of Standard Dimensions.—A copy of the Schedule of Standard Dimensions for the time being in force shall be supplied to each Inspector of Way or Works and Train Examiner.

#### B. Speed of Trains Generally.

4.6 Limits of speed generally.—(1) Every train shall be run within the limits of speed sanction for that section by approved special instructions.

(2) The sectional speed sanctioned and permanent speed restrictions shall be shown in the Working Time Table.

(3) The Driving Motorman shall regulate and control other running of the train on the section according to the time table and avoid either excessive speed or loss of time. The Driving Motorman shall observe all specified speed restrictions on the section.

(4) Whenever it is necessary to indicate to the Driving Motorman the locations where trains are run at a restricted speed or where trains have to come to stop dead and proceed due to the track being under repairs or due to any other cause, action shall be taken as specified under special instructions.

4.7 Limits of speed while running through stations.—

(1) No train shall run through any station unless the line on which the trains has to run has been isolated from all connected lines by proper setting of points and interlocking has been provided to maintain the condition during the passage of the train.

(2) The speed of train while running through a station shall not exceed 50 kilometres per hour.

4.8 Speed of trains over facing points.—(1) The speed of a train over an interlocked facing point shall be as permitted by special instructions.

(2) Speed of a train over a non-interlocked facing points, and cross-over shall not exceed 15 kilometres per hour unless otherwise specified by approved special instructions.

4.9 Trains pushing.—No train shall proceed pushing outside station limits except in emergency in accordance with special instructions and at a speed not exceeding 15 kilometres per hour.

#### C. Equipment of Trains and Train Staff.

4.10 Head light and Marker lights.—(1) All trains shall have an electric head light of approved design and in addition an electric white marker light in front.

(2) The electric head light on the train shall be switched Off and marker light switched On when the

train is stationary at a station, and on such other occasions as may be specified in special instructions.

(3) In case the head light of a train fails, the train shall run at a speed as specified in special instructions.

4.11 Tail and parking lights.—(1) All trains shall have a red tail light in the rear.

(2) Within station limits or in depot sidings when stabled a train shall have red parking light in the rear and in the front unless otherwise specified in special instructions.

4.12 Equipment of Driving Motorman and Conducting Motorman.—Each Conducting Motorman and Driving Motorman shall have with him, while on duty with his train, the following equipment—

- (1) a copy of these rules;
- (2) a copy of the Metro Railway Working Time Table;
- (3) a watch;
- (4) two pairs of such spectacle as he is required to wear under medical advice; and
- (5) such other articles as may be prescribed by the Metro Railway Administration in this behalf.

4.13 Manning of trains.—(1) (a) Except when otherwise provided by special instructions, no train shall be allowed to be in motion on any running line unless the leading cab is manned by a Driving Motorman and the rear cab by a Conducting Motorman.

(b) The Driving Motormen and the Conducting Motorman shall be persons duly qualified and in possession of a competency Certificate to move or drive or conduct the train.

(2) If a Driving Motorman becomes incapacitated while the train is in motion, the train shall be brought to a stand. The Traffic Controller on duty shall be informed by the Driving Motorman or the Conducting Motorman and action as specified in special instructions shall be taken by all concerned.

(3)(a) In the event of the driving apparatus in the leading cab becoming defective, the train shall be driven up to the next station from the trailing driving cab by the Conducting Motorman. The Driving Motorman in the leading cab shall be responsible for application of emergency brake and safely conducting the train.

(b) Action to detrain the passengers at the next station if required, clearance of the defective train from the running line and induction of another train for resumption of services shall be taken in accordance with procedures as specified in special instructions.

D. Trains with Damaged or Defective Coaches.

## 4.14 Examination of defective coaches.—(1)

No train with a coach which has derailed or been rendered defective shall be kept in service to run between stations, until it has been examined and passed by a Train Examiner.

(2) Where a coach has derailed between stations the Driving Motorman shall not take the train after re-railment to the next station unless the coach has been examined and certified fit and accompanied by a Train Examiner.

E. Precautions before Starting Trains.

4.15 Duties of Staff to examine notices before starting.—Every Driving Motorman and Conducting Motorman after coming on duty to work a train shall examine the notices issued for their guidance and ascertain therefrom whether there is anything requiring their special attention on the section over which they have to work.

4.16 Examination of trains.—(1) A train shall be examined by a Train Examiner in accordance with procedures as specified in special instructions.

(2) Unless the Train Examiner has given a report to the effect that the train is fit for traffic service in all respect and has the adequate brakepower, the Station Master of the station or the Depot-in-Charge of the depot where the train is examined shall not give permission to put the train in service.

4.17 Examination of train by Driving Motorman.—The Driving Motorman shall, before the commencement of journey, ensure that—

- (1) the train is properly coupled;
- (2) all electrical couplings are properly made;
- (3) the train control and power apparatus are properly working;
- (4) the brake system of the complete train is working properly as specified;
- (5) the head and tail lights are functioning properly; and
- (6) the train is in proper working order.

4.18 Examination of train by Conducting Motorman.—The Conducting Motorman after coming on duty to work a train shall satisfy himself that—

- (1) communication system between the Conducting Motorman and the Driving Motorman is operative;
- (2) the door closing apparatus is working properly;
- (3) the passenger alarm apparatus on the train is working properly;

(4) the train light and fan controls are in proper working order; and

(5) the emergency brake system is working properly.

4.19 Driving Motorman to obey certain orders.—At stations and during the journey the Driving Motorman shall obey—

- (1) any orders of the Traffic Controller in matters connecting with starting, stopping or movement of trains or detrainment of passengers in mid-section during emergency;
- (2) any order communicated to him by the Station Master or any servant acting under special instructions, so far as the safe and proper working of his train will admit; and
- (3) any order given to him by the Conducting Motorman concerning safe working of the train or safety of passengers.

F. Duties of Staff Working Trains.

4.20 Driving Motorman and Conducting Motorman to keep a good lookout during journey.—(1) Every Driving Motorman and Conducting Motorman shall keep a good lookout while the train is in motion.

(2) On noticing any dangerous condition or a red signal, the Driving Motorman shall take immediate steps to stop the train.

(3) In emergency the Conducting Motorman shall stop the train by application of emergency brake.

4.21 Application of Parking brake by Conducting Motorman.—The Conducting Motorman shall apply parking brakes on the train when required by the Driving Motorman to secure the train.

4.22 Sounding of train whistle.—The Driving Motorman shall sound the whistle of the train according to the specified code of whistle—

- (a) before putting train in motion; and
- (b) at such other times and places as may be specified in special instructions.

4.23 Bell signals between Conducting and Driving Motorman.—When bell communication is provided between the leading and the rear driving cab, bell signal code, as may be specified in special instructions, shall be used.

4.24 Passengers.—Every Conducting Motorman shall keep a watch on the passengers entraining and detraining at stations and shall exercise due care while closing the doors of the coaches. He may also warn the passengers before closing the doors on the public address system if provided on the train.

### G. Duties of Staff on Arrival

4.25 Driving Motorman to see that the train is stopped at the Stop board.—When a train stops at a station, the Driving Motorman shall see that the train has stopped at the Stop board or at the place where stop marks are provided on the tracks so as to ensure that the train is properly berthed at the platform. If not, he shall inform the Conducting Motorman at once on the telephone and prevent the opening of the doors of the coaches.

4.26 Moving of train carrying passengers after it has been stopped at a station.—When a train carrying passengers has been brought to a stand at a station alongside, beyond or short of the platform, the Driving Motorman shall not move it except under orders of the Conducting Motorman to avert an accident.

4.27 Train crew not to leave the train till handed over.—No Driving Motorman or Conducting Motorman shall leave his train until it has been handed over in accordance with special instructions.

4.28 Stabling of trains on running lines.—(1) When a train is stabled at a station on a running line, the Driving Motorman and the Conducting Motorman shall not relinquish charge until they have properly secured the coaches and ensured that the train is not fouling any points or crossings.

(2) The Station Master shall ensure that—

- (a) all necessary points have been set against the line on which the train is stabled and such points have been secured with clamps and padlocks;
- (b) the keys of such padlocks are kept in his personal custody until the train is ready to leave the line; and
- (c) the coaches have been properly secured.

4.29 Reception of a train on an obstructed line.—

(1) No train shall be received on an obstructed line at a station by taking 'Off' signals.

(2) In emergency, if a train has to be received on an obstructed line, the Station Master shall inform the Traffic Controller who will inform the Driving Motorman on radio telephone. The train shall be moved slowly in accordance with special instructions.

(3) The Driving Motorman shall keep his train well under control and be prepared to stop short of any obstruction.

4.30 Control of shunting.—(1) Shunting operations shall be controlled by fixed signals or hand signals in accordance with written or verbal directions.

(2) The speed during shunting operations shall not exceed 10 kilometres per hour unless otherwise authorised by special instructions.

(3) Coaches shall not be loose-shunted.

4.31 Responsibility for shunting.—The Station Master or the Depot-in-charge shall see that the shunting of trains or coaches is carried on only at such times and in such manner as will not involve any danger.

4.32 Shunting on gradients.—When shunting is being performed on a gradient, the Metro Railway servant in charge of shunting shall ensure that parking brakes are put on and all precautions are taken to prevent the train or coaches getting out of control.

### H. Detrainment of Passengers in Mid-section

4.33(A) Conditions for detrainment.—(1) Passengers shall not be detrained on to the track except in extreme emergency and on Traffic Controller's instructions.

(2) If it is not possible for the train crew to establish communication with the Traffic Controller within 30 minutes of the stoppage of the train, the Driving Motorman shall, if in his judgement detrainment is necessary, arrange to get the passengers detrained and escorted by the Conducting Motorman to the nearest station, notwithstanding the provisions of General Rule 4.33(B)(1).

(3) Notwithstanding the provisions of sub-rule (2) in all cases when fire, fusing or fumes etc. present immediate hazard to passengers, the arrangement for detrainment shall be made as quickly as possible.

(4) The train shall be kept secured by application of parking brakes.

(B) Procedure for detrainment.—In all cases of detrainment Traffic Controller shall ensure that—

- (1) traction cut-off is switched 'OFF';
- (2) tunnel light is kept burning;
- (3) a Metro Railway operating official is deputed to supervise detrainment of passengers and to escort them safely to the nearest station; and
- (4) if an operating official cannot be immediately deputed, advise the train crew to arrange detrainment under their supervision. The passengers will be escorted to the nearest station by the Conducting Motorman.

## CHAPTER V

## CONTROL AND WORKING OF STATIONS

5.1 Responsibility of the Station Master for working.—The Station Master shall—

- (1) be responsible for the efficient discharge of the duties devolving upon the staff employed, either permanently or temporarily, under his orders at the station or within the station limits and such staff shall be subject to his authority and direction in the working of the station;
- (2) report, without delay, to his superior all neglect of duty on the part of any Metro Railway servant who is under his orders;
- (3) see that all signals, points, lifts and escalators and any other machinery provided at his station are in proper working order and shall report all defects therein to the proper authority;
- (4) see that the working of the station is carried out in strict accordance with the rules and regulations for the time being in force;
- (5) see that no person other than the authorised person at the station asks for or gives Line Clear or gives authority to proceed;
- (6) see that any working notices or instructions or orders issued by the Metro Railway Administration are properly exhibited or distributed to staff concerned;
- (7) see that the train timings and fare lists are correctly exhibited at the station;
- (8) see that all staff under him are supplied with a copy of these rules or relevant extracts thereof;
- (9) frequently visit the platforms, booking counters, ticket collection gates, and other areas under his control to maintain an effective supervision and to ensure that the platforms, passenger circulating areas, working offices and other areas are kept neat and clean;
- (10) attend to all passenger complaints or requirements and give necessary assistance to passengers when required; and
- (11) perform any other duties as specified in special instructions.

5.2 Keeping of books and returns.—The Station Master shall see that all books and returns are neatly kept and posted regularly.

5.3 Access to and operation of equipment.—No unauthorised person shall be permitted to have

access to places from where points, signals, electrical communication instruments or any other appliances connected with working of the Metro Railway are operated.

5.4. Access to booking offices and areas not open for public.—(1) Booking offices and other offices if required shall be kept locked and only persons authorised under special instructions shall be permitted inside.

(2) Suitable notices shall be displayed restricting entry to prohibited areas.

5.5. Forms.—(1) All messages and written authorities connected with working of trains shall be prepared on forms prescribed under special instructions and shall be stamped with the station stamp.

(2) If the necessary printed form is not available, a manuscript form containing particulars shall be prepared as an emergency measure and the reasons therefor will be recorded in the station diary.

5.6. Opening of Stations.—Stations shall remain open throughout traffic hours unless otherwise authorised by special instructions or when temporary closure is necessary in emergencies.

5.7 Control of over-crowding on platforms.—(1) In case of over-crowding on the platforms, the sale of tickets shall be stopped temporarily and passenger regulation enforced in accordance with special instructions.

(2) The Driving Motorman of approaching train shall be cautioned in such cases, when necessary.

(3) The passengers shall be cautioned on public address system at the stations to ensure their safety.

5.8 Prohibition of begging, vending, smoking, etc.—No person shall beg, vend, smoke, create nuisance or behave in such a manner as creates inconvenience to other persons inside and misuse Metro Railway premises and on trains. Any persons violating this rule shall be liable for prosecution.

## CHAPTER VI

## ACCIDENTS AND UNUSUAL OCCURRENCES

## A. General

6.1 Definition of 'emergency'.—Any incident involving injury to passengers and employees, damage to Metro Railway equipment or property, delay or disruption to traffic or any combination of these circumstances shall be considered as 'emergency' and dealt with accordingly.

6.2 Reporting of incidents by Metro Railway servants.—The incident shall be reported by Metro Railway employee concerned or any other person

who notices it with utmost expediency to the Traffic Controller on duty, and to the nearest Station Master.

6.3 Duties of Traffic Controller in case of emergency.—(a) When a report of any incident or obstruction is received by the Traffic Controller, he shall see that all necessary precautions are taken by the most expedient means possible, for the protection of traffic or Metro Railway property and equipment.

(b) If an accident happens to a train, the Traffic Controller shall arrange for all necessary assistance to be sent to the site of accident.

(c) The Traffic Controller on duty shall, on receipt of information about any incident, immediately inform the nearest Station Masters, departmental Supervisors and Officers concerned who will take necessary action in accordance with special instructions.

6.4 Duties of Station Master and departmental supervisor generally in case of emergency.—A Station Master or departmental supervisor on being informed about an incident, shall—

- (a) take action as possible within his means and in accordance with special instructions to tackle the situation and inform the Traffic Controller, if any outside assistance is required, and
- (b) submit a report on each incident after normal conditions have been restored in accordance with special instructions.

6.5 Order of priority for action in 'emergency'.—In case of an 'emergency' action shall be initiated as promptly as possible to—

- (a) save life and alleviate suffering;
- (b) protect Metro Railway property and equipment;
- (c) restore conditions for safe running of trains; and
- (d) resume traffic services.

6.6 Recording of activities during 'emergency'.—A detailed record of all activities till the 'emergency' lasts shall be maintained in chronological order by the Traffic Controller.

6.7 Traffic regulation.—Traffic regulation as required shall be arranged by the Traffic Controller. Trains shall be worked between stations, as possible, in accordance with special instructions.

#### B. Trains Stopped between Stations

6.8 Train defect.—Should a train be stopped by defect, the Driving Motorman and the Conducting

Motorman shall communicate with each other. The Driving Motorman shall—

- (1) after ascertaining the cause inform the Traffic Controller;
- (2) take such action that lies within his competence to rectify the defect and clear the section;
- (3) inform passengers of the circumstances, if an extended delay is likely;
- (4) take action to detain passengers in accordance with special instructions;
- (5) inform the Traffic Controller, if an assisting train is required to clear the disabled train from the section, and wait till the assistance arrives;
- (6) not take any action to move the train after assistance has been asked for, if the train defect is rectified, unless the Traffic Controller has confirmed that the assisting train has not entered the blocked section and the arrangements for assistance have been cancelled; and
- (7) give a report in writing to the Station Master on arrival at the station.

6.9 No traction current.—Should a Driving Motorman become aware when running between stations that the traction current has been switched OFF and is not switched ON again—

- (1) the Driving Motorman shall coast to the next station, if possible, keeping a sharp look-out for hand danger signal or any unusual circumstances on the way. On arrival at the next station he will seek instructions from the Station Master.
- (2) If the Driving Motorman has to stop before reaching the next station, he shall—
  - (a) stop his train at a convenient position and secure it against rolling movements;
  - (b) if traction current is not switched ON within specified time, establish communication with the Traffic Controller and try to ascertain the cause;
  - (c) if traction current is not likely to be restored within 30 minutes, inform the passengers of the circumstances and detain the passengers, if necessary, in accordance with special instructions;
  - (d) clear the section as instructed by the Traffic Controller; and

- (e) where an assisting train is required, check up from the Traffic Controller from which end the assisting train is being sent and take further appropriate action as directed by him.

6.10 Train parting.—(1) After both parts of the train have come to a stop due to automatic application of emergency brakes in the event of parting of a train while in motion, the Driving Motorman and the Conducting Motorman shall apply parking brakes on the respective parts to prevent rolling.

(2) The Driving Motorman after communicating with the Conducting Motorman shall report to the Traffic Controller about the circumstances.

(3) The train shall be cleared in tact after coupling the two parts when couplers are not damaged. In case of damage at mechanical couplers, the two parts shall be cleared separately in accordance with instructions received from Traffic Controller.

(4) When assistance is required to clear the section, Traffic Controller shall be so informed by the Driving Motorman and action shall be taken as directed by the Traffic Controller.

(5) The Traffic Controller on receipt of information about the parting of the train shall keep the Station Masters at both ends advised.

6.11 Train in a block section without authority to proceed.—(1) The Driving Motorman shall, on becoming aware that he does not have authority to proceed, take action to stop the train immediately. He will inform the Conducting Motorman of the circumstances.

(2) He will establish communication with the Traffic Controller and obtain his permission to proceed to the nearest station.

(3) The Driving Motorman shall, after informing the Conducting Motorman, move the train to the next station.

(4) The incident shall be reported in writing by the Driving Motorman on arrival at the next station.

(5) The Traffic Controller on getting information from the Station Master or otherwise about a train having entered a block section without authority to proceed shall arrange to have the train stopped, if necessary by switching OFF the traction current. He will then establish communication with the Driving Motorman and give instructions as necessary for further movement of the train.

### C. Unusual Occurrences

#### 6.12 Fire and Smoke.—

(1) Duties generally of Metro Railway servants.—Any Metro Railway servant noticing a fire, which may endanger life or cause damage to property or obstruction to running of trains, shall—

- (a) take all possible steps, to save life and property, prevent fire from spreading and extinguish it; and
- (b) report the incident to the nearest Station Master or the departmental supervisor concerned when equipment are involved.

(2) Duties of Station Masters and departmental supervisors.—The Station Master or the departmental supervisor concerned on receipt of such information shall—

- (a) report the incident to Traffic Controller giving information regarding nature and extent of fire, seek assistance as necessary; and
- (b) take all possible action within his means to have the fire extinguished with the assistance of local staff.

(3) Duties of Traffic Controller.—On receipt of a report regarding incident of fire the Traffic Controller shall—

- (a) collect information regarding location, nature and extent of the smoke or fire;
- (b) have the electric current switched OFF as necessary;
- (c) inform all the officials concerned in accordance with special instructions;
- (d) arrange assistance as required, including cultivation of smoke extraction system in accordance with special instructions;
- (e) arrange detrainment of passengers when required; and
- (f) regulate traffic suitably keeping the passengers and station staff informed.

(4) Duties of the train crew.—(a) The train shall be worked to the next station by the Driving Motorman, if practicable, where prompt action shall be taken to deal with the outbreak including cutting off the source of electric supply to stop serious arcing or fusing.

(b) If it is not possible to take the train to the next station, the Driving Motorman shall make efforts to bring the train to a stand at a place convenient for the detrainment of passengers.

(c) If there is a risk of fire spreading, the train shall be divided, if possible, and arrangements made to clear unaffected portion of the train.

6.13. Electrical equipment on fire.—In case the fire is on or adjacent to any electrical equipment, the Metro Railway servant concerned, if he is competent to handle the equipment and trained for such purposes, shall arrange to switch OFF the current and isolate the affected part.

#### 6.14. Flooding of Tunnel.—

(1) Reporting.—(a) When a Metro Railway servant notices a flood condition in the tunnel, he shall immediately report to the Traffic Controller and provide the information regarding location of the affected area, approximate water level with respect to the rail top, place where the water is entering the system if known and estimated flow and length of the flooded area.

(b) The Traffic Controller shall on receipt of information, report the incident to all concerned in accordance with special instructions.

(2) Traffic Regulation.—(a) The Driving Motorman of any train approaching the area shall be cautioned by the Traffic Controller.

(b) When the water level is above the central drain, train services over the affected area shall be suspended.

(3) Traction Power.—(a) Traction power supply shall be switched OFF in the affected flooded length after ensuring that no train is standing there.

(b) Traction power supply shall be restored after the situation has normalised in accordance with special instructions.

(4) Detrainment of passengers.—When a train gets stalled in the flooded area, action will be taken to detrain passengers under General Rule 4.33.

(5) Steps to tackle the flooding condition.—The departmental supervisors concerned on receipt of information shall take steps to tackle the flooding condition in accordance with procedures under special instructions.

6.15. Report of unsafe conditions likely to affect running of train.—(1) Driving Motorman, Conducting Motorman and Station Master shall advise the Traffic Controller of any known conditions or unusual circumstances likely to affect the safe and proper working of trains.

(2) Traffic Controller on becoming aware of such defect or failure shall inform the same to the departmental supervisor concerned responsible for the maintenance.

## CHAPTER VII

### THE ONE TRAIN ONLY SYSTEM

7.1 System of working and applicability of General Rules.—All trains working between stations shall be worked on the 'One Train Only' system.

7.2 Essentials of the One Train Only System.—In the One Train Only System, only one train shall be on the section at one and the same time.

7.3 Authority to enter the block sections.—A Driving Motorman shall not take his train into the block section unless he is in possession of an authority to proceed under special instructions.

Provided that in an emergency the Traffic Controller may permit a second train to enter the section in accordance with special instructions.

7.4 Conditions for granting Line Clear and making over Authority to Proceed at block stations.—(a) Line Clear shall not be given to a block station in rear, unless the block section between stations at the two ends is clear of all obstructions and at the block station at which such Line Clear is given, line is clear not only up to the first Stop signal or as otherwise provided by special instructions but also up to a distance of not less than 180 metres from it.

(b) Authority to proceed shall not be handed over at a block station, unless Line Clear has been received from the block station in advance.

7.5 Obstruction on running line.—(a) No obstruction shall be permitted on the running line at or between stations during traffic hours, except in emergency and in accordance with special instructions.

(b) For any shunting on the running line at stations or in block section during non-traffic hours, the Driving Motorman shall be given an authority to shunt under special instructions.

## CHAPTER VIII

### BLOCK WORKING

8.1 Means of getting or obtaining Line Clear.—Line Clear transaction for the running of trains between block stations shall be regulated by—

- (a) track circuits;
- (b) electrical communication instruments;
- (c) combination of both.

8.2 Provision of communication instruments.—Electrical communication instruments for the purpose of General Rule shall be provided at all block stations.

**8.3 Certificate of competency.**—(1) No persons shall give or take Line Clear for a train unless he hold a certificate of competency from a person authorised in this behalf by Metro Railway Administration.

(2) The certificate of competency, referred to in sub-rule (1) shall be valid for a period specified in special instructions.

**8.4 Train signal register.**—(1) A train signal register shall be kept by the Station Master or under his orders.

(2) Actual timings of messages sent or received or trains received and despatched shall be entered therein. Timings shall be recorded to the nearest half minute.

(3) All entries in the register shall be made in ink.

(4) No erasure shall be made in the register, but if any entry is found to be incorrect, a line shall be drawn through it, so that it may be read at any time and the correct entry shall be made above it.

**8.5 Authority to proceed.**—Authority to proceed for a train under the system of working shall be—

- (a) taking 'off' of the Starter Signal; or
- (b) any document specified in this behalf in special instructions.

**8.6 Driving Motorman to examine authority to proceed.**—(1) The Driving Motorman shall ensure before starting the train that the authority to proceed given to him is proper and if the said authority is in writing that it is complete and duly signed in full and in ink.

(2) If the conditions mentioned in sub-rule (1) are not complied with, the Driving Motorman shall have the mistake or the omission rectified before the train is started.

**8.7 Conditions for closing the block section.**—When the train has cleared the block section and arrived at the station in tact or cause of blocking the the section has been removed, the block section shall be closed.

**8.8 Responsibility of Station Master as to authority to proceed.**—(1) An authority to proceed shall not be given to the Driving Motorman except by Metro Railway servant appointed in this behalf by special instructions.

(2) Authority to proceed shall be given to the Driving Motorman after the procedure for the purpose has been followed.

(3) When the authority to proceed is in writing, it shall be complete and signed in full and in ink.

**8.9 Failure of track circuits.**—Where track circuits are provided for block working and their connections fail, Line Clear shall be obtained through the electrical communication instruments.

**8.10. Forms for written authority to proceed.**—(1) Authority to proceed shall be written on forms specially provided for the purpose by the Metro Railway Administration.

(2) Such forms shall be bound up in books and kept at each block station by the Station Master or some Metro Railway servant authorised in this behalf by special instructions.

(3) No written authority to proceed shall be written out or signed until necessary.

**8.11 Preservation of messages and written authorities to proceed.**—Train messages and written authorities to proceed shall not be destroyed before the time as laid down in special instructions.

**8.12 Cancellation of Line Clear.**—When any Line Clear is cancelled, the messages despatched and received shall be entered in the Train Signal register.

**8.13 Failure of electrical communication instrument.**—On section where Line Clear is taken between block stations on electrical communication instrument, the trains shall be worked in accordance with special instruction when electrical communication instrument is out of order.

**8.14 Failure of radio communication between train crew and Traffic Controller.**—In the event of failure of radio communication between the train crew and the Traffic Controller, the train crew shall use emergency telephone to contact the Traffic Controller and act in accordance with special instructions.

## CHAPTER IX

### PERMANENT WAY AND WORKS

**9.1 Condition of Permanent Way and Works.**—Each inspector of Way or Works shall be responsible for the condition of the permanent way and works under his charge.

**9.2 Maintenance of line.**—Each Inspector of Way or Works shall—

- (1) programme and arrange maintenance works during non-traffic hours;
- (2) see that his length of line or works in his charge is efficiently maintained; and
- (3) promptly report to the Engineer-in-Charge all accidents or defects in the way or works which he considers likely to interfere with the safe running of trains, at the same time taking such action as may be necessary to prevent accidents.

9.3 Keeping of material.—Each Inspector of Way or Works shall see to the security of all rails, chairs, sleepers and other material in his charge and ensure that such of the said articles as are not actually in use are taken out of the track bed so as not to interfere with the safe running of trains.

9.4 Inspection of Permanent Way and Works.—

(1) Every portion of the permanent way shall be inspected daily on foot by a Metro Railway servant appointed in this behalf in accordance with special instructions.

(2) All works including signals and connecting gears, points and crossing, third rail and any other equipment affecting the safety and working of trains shall be inspected regularly in accordance with special instructions.

9.5 Works involving danger to trains or traffic.—

(1) A gang shall not commence or carry on any work which may involve danger to trains or to traffic without the previous permission of the Inspector of Way or Works or of any competent Metro Railway servant appointed in this behalf by special instructions and the Metro Railway servant who gives such permission shall himself be present to superintend such works.

(2) Where the work under sub-rule (1) involves any signal or electrical gears, the presence of a competent representative of the department concerned shall be arranged during the period the work is in progress.

(3) The traction current shall be switched OFF to ensure safety of staff, when necessary, in accordance with special instructions.

9.6 Emergency repairs to track and structure.—When a report is received from any source informing damage to structure or track requiring immediate attention for safe running of trains, the Traffic Controller shall, if the work is to be done during traffic hours—

- (a) give orders to stop train services over the affected section;
- (b) inform the concerned Inspector of Permanent Way or Works to proceed to the site of occurrence;
- (c) have the traction current on the affected portion switched OFF before the work is commenced; and
- (d) resume train services over the affected section in accordance with special instructions after the concerned structure or track has been attended and certified fit by the competent engineering official.

9.7 Precautions before commencing operations which would obstruct the line.—No person employed on the Way or Works shall change rails, disconnect points or signals, or commence any other operation which would obstruct the line until—

- (a) possession of the track has been taken over from the Traffic Controller by the authorised engineering official in accordance with special instructions;
- (b) all safety precautions for staff have been taken;
- (c) the engineering official-in-charge superintending the work at site has ensured that the traction current has been switched OFF, if necessary; and
- (d) the site of work is protected in accordance with special instructions.

9.8 Showing of signals to control train speeds.—Whenever due to lines being under repair or due to any other obstruction it is necessary to indicate to the Driving Motorman that he has to stop or proceed at a restricted speed;

- (a) a stop and proceed board or a speed indicator with a warning board of approved shape and size shall be provided for traffic in both directions under special instructions; and
- (b) the Driving Motorman of approaching trains shall be served with a caution order, informing him of the obstruction and the details thereof.

9. Gangmate in each Gang.—Each Inspector of Way or Works shall satisfy that in every gang employed in his length of line there is a competent Gangmate.

9.10 Knowledge of signals and equipment of gang.—Each Inspector of Way or Works shall ensure—

- (a) that every Gangman and Gangmate employed under him has a correct knowledge of hand signals; and
- (b) that every gang employed in his length of line is supplied with a permanent way gauge, and two hand signal lamps in addition to such other tools or implements as laid down in special instructions.

9.11 Inspection of gauges, signals, tools and implements.—(1) Each Inspector of Way or Works shall at least once in every month inspect the permanent way gauges, hand signal lamps, tools and implements supplied to the gangs under him under General Rule 9.10(b).

(2) He shall see that any defective or missing articles are replaced.

9.12 Responsibility of Gangmate as to safety of line.—Each Gangmate shall ensure—

- (a) that his length of line is kept safe for passage of trains;
- (b) that the hand signals, tools and implements supplied to his gang are in good order and ready for use; and
- (c) that all the men in his gang have a correct knowledge of hand signals.

9.13 Putting in or removing points or crossings.—Except in cases of emergency, no Metro Railway servant shall put in or remove any points or crossings on and from the running line.

9.14 Working of Material trollies and lorries.—

(1) A material trolley is a vehicle which can be lifted bodily off the line by not more than four persons. A similar but heavier vehicle shall be deemed to be a lorry. When a material trolley is loaded with permanent way or other heavy materials, it shall also be deemed to be a lorry.

(2) Each trolley or lorry shall have the following equipment:

- (a) four hand signal lamps;
- (b) a chain and a padlock;
- (c) such other articles as may be specified by the Metro Railway Administration in this behalf.

(3) No lorry or material trolley shall be placed on the line unless it is fitted with efficient brakes.

(4) (a) No lorry or material trolley shall be placed on the line except under the supervision of a qualified Engineering Official-in-charge (Permanent Way or Electrical or Signals) who has been authorised by special instructions in this behalf.

(b) Such official-in-charge shall be present at the site when it is used and shall be personally responsible for its proper protection, and removal from the line after use.

(5) A lorry or a material trolley shall, ordinarily be run during non-traffic hours and under conditions of clear visibility.

(6) A material trolley or lorry shall not be placed on the running line unless—

- (a) The Traction Power Controller has confirmed that the traction current on the section has been switched OFF; and
- (b) during traffic hours track possession has also been taken of that section by the engineering official-in-charge.

(c) Material trollies or lorries shall not be left unattended when in use unless they have been properly secured.

(d) Material trollies or lorries shall be protected during traffic hours on either side at a distance of not less than 400 metres by one person displaying a hand signal at danger. In all cases where the person at either end cannot keep the lorry or trolley in view, additional person shall be kept in the middle to relay signals.

(e) Protection for lorries and material trollies shall not be removed until the official-in-charge has given orders to withdraw them.

(7) At the close of the work, the Engineering Official-in-charge shall issue a certificate in writing to the nearest Station Master that the material trolley/lorry has been taken off the line and secured, the line is free from all obstructions, no staff is working in the section and the track is safe for resumption of train services; and on receipt of safety certificate the Traffic Controller shall permit switching ON of traction current and resumption of train services.

(8) A lorry or material trolley, when not in use, shall be placed at safe place clear of the line.

(9) Material trollies and lorries shall be used only for carrying permanent way and other materials and for no other purpose.

## CHAPTER X

### POWER SUPPLY AND TRACTION CURRENT ARRANGEMENTS

10.1 Inspection of electrical way and works.—The electrical way and works shall be inspected regularly in accordance with special instructions by officials nominated for the purpose and in accordance with the duties assigned to them.

10.2 Permit to work adjacent to or involving electrical equipment.—(1) Works shall be carried out adjacent to electrical equipment or involving any parts thereof only by qualified Metro Railway Servants.

(2) No works under sub-rule (1) shall be undertaken unless an authorised electrical official has given a permit to work and in addition, nominated a qualified representative of the electrical branch, when necessary, in accordance with special instructions to be available at the site of work to ensure necessary safety and guidance.

(3) The authorised electrical official shall not issue such permit to work without the knowledge and consent of the Traction Power Controller who, in turn, shall keep the Traffic Controller informed when train movements are affected.

10.3 Warning to staff and public.—All electrical equipment shall be regarded as being "live" at all times and consequently dangerous to human life, save and except in cases, where the electrical equipment has been specially made dead in accordance with special instructions. Caution notices shall be prominently fixed near all vulnerable places to warn staff and public to exercise due caution.

10.4 Switching OFF traction current.—(1) Traction current must be switched OFF during non-traffic hours by the Traction Power Controller in accordance with special instructions.

(2) When it is necessary for traction current to be switched OFF during traffic hours in emergencies from a specified part of a third rail section, while the rest of the section remains ON, the same shall not be switched OFF unless—

- (a) the Traction Power Controller has obtained an assurance from the authorised electrical person that isolations have been made as specified;
- (b) the Traffic Controller has been informed; and
- (c) all concerned Metro Railway Servants have been advised by a message by the Traction Power Controller to ensure that there are no further train movements over the affected section.

10.5 Switching on traction current.—(1) When traction current has been switched OFF during non-traffic hours, the current shall be switched ON again by the Traction Power Controller next morning with the permission of the Traffic Controller at the start of traffic hours in accordance with special instructions.

(2) In all cases when possession of the track has been taken for maintenance works the Traffic Controller shall give such permission under sub-rule (1) after receiving a certificate from the engineering official-

in-charge concerned, that the running line is free from obstructions, all men working on the track or about the track have withdrawn to safe areas and the running line is safe for resuming train services.

(3) The engineering official-in-charge nominated for supervisory works over the section shall issue a certificate under sub-rule (2) after complying with procedures under special instructions.

10.6 Emergency conditions when traction current must be switched OFF.—Notwithstanding the provisions of General Rule 10.4 in the following circumstances—

- (a) to stop serious arcing or fusing ;
- (b) to stop train in unusual circumstances ;
- (c) when the flood water overflow the central drain ; traction current shall be switched OFF by the quickest means by the competent staff and the Traction Power Controller shall be informed in this regard by the person having done so giving his identity. The same person shall, when the cause of switching OFF is over, communicate with the Traction Power Controller and inform him to restore the traction power.

10.7 Work on third rail or any associated equipment thereof.—No work shall be undertaken on third rail or its associated equipment or in zones within 2 metres from third rail except in accordance with special instructions.

10.8 Train maintenance works on the line.—When it is necessary to carry out any work on a train which involves persons working within 2 meters from third rail, works shall be carried out with proper safety precautions in accordance with special instructions.

[No. 83/MTP/C/40]

Y.B.L. Mathur,  
Director, Safety Railway Board

